L. P. KIRWAN

Historia de las exploraciones polares

Tras el tratado de Tordesillas, que dividió las nuevas tierras descubiertas en ultramar, en el siglo XV, entre España y Portugal —y con ello dejó el monopolio de las comunicaciones con extremo oriente en manos de los navegantes de ambos países— las restantes potencias marítimas del Norte de Europa quedaron excluidas de la carrera ultramarina.

Con buena lógica, los marinos británicos, franceses y holandeses llegaron a la conclusión de que, navegando hacia el Oeste por los confines de América del Norte o hacia el Este por los de la propia Europa y Asia septentrionales, tenía que existir un paso que condujera al gran Océano que no tardó en ser descubierto al otro lado de América y cuyas rutas navales conducían hasta China y Japón, objetivo último de todas las expediciones náuticas renacentistas. Así nació la búsqueda del paso del Noroeste —por el Norte de Canadá— y del paso del Noreste —costeando Escandinavia, Rusia y Siberia —.

Con el progresivo conocimiento de los nuevos mares y tierras descubiertos, otros exploradores se unieron a esta carrera, rusos y escandinavos principalmente. Durante el siglo XIX, la citada competición entre las potencias marítimas —España y Portugal habían ido declinando lentamente— se orientó a la exploración y conquista de los polos. Una serie de nombres destacan en esta epopeya: Davis, Baffin, Hudson, Barents, y una larga serie de nombres hasta llegar a Ross Weddell, Wilkes o los casi recientes Nordenskiöld, Amundsen, Peary, Nansen y Scott.

Se podría decir que tanto los triunfadores natos —Amundsen es el más destacado de éstos— y los que perecieron en sus intentos, como Franklin, contribuyeron, paso a paso, a la gran epopeya en la que, antes o después, han participado científicos y navegantes de una veintena de países: Gran Bretaña, Noruega, Estados Unidos, Rusia, Holanda, Francia, Austria-Hungría, Italia, España, Australia, Argentina, Uruguay, Bélgica, Alemania, Nueva Zelanda, Canadá, Chile y Suecia figuran entre los más notables.

El libro de Kirwan, por su gran capacidad de síntesis y extrema erudición, pone al alcance del gran público uno de los esfuerzos más titánicos y menos conocidos de la Humanidad.

Lectulandia

Laurence Patrick Kirwan

Historia de las exploraciones polares

ePub r1.0
Titivillus 30.05.16

Título original: *History of Polar Exploration*
Laurence Patrick Kirwan, 1965
Traducción: Ramón Margalef Llambrich
Retoque de cubierta: Titivillus

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2

INTRODUCCIÓN

LA MAGIA DE LA LITERATURA POLAR

Se cumple, mejor sería afirmar que se va desgranando, en este cambio de siglo, el centenario de uno de los períodos más rico en acontecimientos históricos —dentro de uno de los capítulos más apasionantes de la eterna lucha de la raza humana contra lo desconocido—; encuadrado en lo que se llamó, con el rimbombante lenguaje del XIX: «la lucha para alcanzar los últimos confines geográficos de la Tierra». Cronológicamente las cuatro fechas que enmarcan esta ola de entusiasmo, que caracteriza el período, por llegar a los lugares no hollados por el hombre, son: 1879, Adolfo Enrique Nordenskiöld cruza el paso del Nordeste; 1905, Roald Amundsen atraviesa el paso del Noroeste; 1909, Robert Peary alcanza el Polo Norte; 1911, Amundsen llega al Polo Sur. Tres décadas para tres milenios podría ser el resumen de lo que significó el poder aventar el acúmulo de misterios, leyendas de siglos, montañas de errores y falsedades sobre la situación y características de los citados cuatro lugares o espacios geográficos. Numerosos mapas avalaban «documentalmente» muchos de estos disparates: tierras inexistentes, pasos y zonas navegables ficticias. Indudablemente, los avances y retrocesos del casquete polar a remolque de los períodos de glaciación o de calentamiento, y los témpanos de hielo flotante desprendidos del mismo —a lo largo de milenios— contribuyeron lo suyo a este confusionismo. La medición o determinación de la altitud y la latitud de un punto geográfico fue bastante aleatoria hasta bien entrado el XVIII y no dejó de presentar problemas siempre —sobre todo cuando el tiempo se presentaba nublado—. Con la mejor buena fe, el explorador podía anotar datos erróneos.

En los anaqueles de las librerías, el aniversario —o serie de aniversarios si se prefiere— se va notando por las reediciones de obras clásicas sobre Shackleton, Scott, Amundsen y otros adelantados; a ellas se vienen a unir las que tratan de globalizar el gigantesco esfuerzo o recogen las últimas novedades sobre el inagotable tema, mezcla de aventura, deporte y esfuerzo científico. Los programas de radio, espacios televisivos y artículos de prensa son tan numerosos que no podemos ni siquiera tratar de esbozarlos. Renacen las viejas polémicas como la de Cook versus Peary o los estudios que analizan los numerosos errores cometidos a lo largo de una saga en la que la falta de preparación fue una de las causas principales de tanto desastre. Sobre polémicas hay que recordar que las recaudaciones de fondos para una expedición iban acompañadas de intensas campañas de propaganda, que no dejaba de haber un cierto componente de «prima donna» en la personalidad de muchos exploradores y que los roces podían saltar por cualquier motivo; la polémica Amundsen-Nobile es uno de los ejemplos paradigmáticos. Los perros fueron otra causa de discrepancias; los escandinavos los utilizaban y se los comían, los ingleses no sabían hacer lo primero y abominaban de lo segundo; apostaron por los caballitos siberianos para su marcha al Polo Sur y así les lució el pelo. Al final se impuso la lógica y los escandinavos, adaptados al medio y con amplia experiencia de supervivencia, fueron los que acabaron por imponerse; hay que hacer notar que en muchas expediciones de diversas nacionalidades figuraba un sustrato sueco, danés, finés o noruego que resultaba imprescindible —como los *sherpas* en las expediciones himaláyicas.

La historia conocida, en esta epopeya hay muchos héroes —navegantes y exploradores— que perecieron anónimamente sin que legaran a la posteridad el alcance de sus descubrimientos, empieza con Piteas que hacia el 320 antes de nuestra era zarpó de Massalia —la colonia griega que acabaría siendo Marsella—, salió al Atlántico y llegó a la fabulosa Thule —mítico horizonte, isla, país o ciudad—, «en los confines del Mundo», que los estudiosos discuten todavía si estaba en Islandia, Groenlandia,

Orkneys, Shetlands, la costa Noruega u otro lugar —al norte de las Islas Británicas—, pero dejó escrito sus *Descripción del océano* y *Periplo*, en los que se habla de mares y tierras situados al Norte y lindando con los hielos eternos. Thule recibió el nombre de Ultima Thule y su situación se fue alejando a medida que se localizaban nuevas tierras y mares. Séneca, en *Medea*, ya se refería a que: «Llegará una época en la que el océano soltará la cadena de las cosas, y una gran tierra será revelada; cuando Tifis mostrará nuevos mundos y Tule ya no será más la última».

En el siglo VIII, los vikingos navegaron los mares boreales y se establecieron en Islandia y otros lugares, después colonizaron Groenlandia y otros territorios de América del Norte; *Los Vikingos*, de Eric Graf Oxentierna, recoge la extraordinaria saga de estos navegantes y viajeros, entre Bagdad y Thule, de Escandinavia a Sicilia. También hubo otros navegantes que se expandieron por el Atlántico Norte: pescadores vascos y de otros lugares de la costa europea que llegaron hasta Terranova y diversas islas cercanas a los hielos eternos. Pero es a finales del XV cuando Inglaterra y Francia, que han quedado apartadas de las rutas hacia el fabuloso Oriente de Cipango y Catay —por los descubridores y conquistadores hispanolusos—, emprenden expediciones para encontrar un paso hiperbóreo que conduzca hacia el fabuloso Catay y otros imperios, en la costa del Pacífico. John Cabot zarpó de Bristol y llegó a Terranova en 1497, y Jacques Cartier descubrió la desembocadura del San Lorenzo en 1536, Hudson realizó una aproximación al Polo en 1607. Había empezado la búsqueda del paso del Noroeste que iba a durar más de 400 años. La *Historia de las exploraciones polares*, de L. P. Kirwan, es la mejor síntesis aparecida en lengua española de esta epopeya; así como de la búsqueda de la Antártida y el Polo Sur. De la misma editorial cabe citar: *Descubrimientos y exploraciones*, de Frank Debenham, con un prólogo de Edward Shackleton. En 1533, la expedición Willoughby-Chancellor zarpó de Greenwich en busca del paso del Nordeste, siguiendo la costa noruega y siberiana; empezaba así una odisea que duraría hasta que en 1879 Nordenskiöld —finés al servicio del rey de Suecia y Noruega— circunnavegó el Mundo Antiguo, pasando por el norte de Siberia y penetrando en el Pacífico por el estrecho de Bering. Pero los medios de navegación disponibles en la época, pequeños veleros de madera, más el desconocimiento geográfico hacían imposible que las numerosas expediciones —a las que no tardaron en unirse las de los holandeses— llegaran a término; los barcos acababan por encallar en el hielo y sobrevenía una feroz invernada en la que el hambre, el escorbuto y otras dolencias, osos blancos y lobos podían diezmar o aniquilar a todos los esforzados descubridores. Entre los numerosos mapas y documentos equivocados sobre estas expediciones cabe citar uno de los más curiosos de los que tenemos noticia, todavía visible en la localidad lusa de Coimbra, en la exposición «Portugal dos pequeninos», donde se muestra la ruta —entre las de otros descubridores lusos— que siguió un navegante que en 1581 partió de Oporto y llegó hasta Japón por el mar de Noruega y la costa de Siberia. Se trata, naturalmente, de una de las numerosas fábulas que florecieron en torno a las zonas hiperbóreas y las antárticas. Muchas veces fueron aventureros fugitivos, corsarios y balleneros los primeros en llegar a una ruta o isla desconocida a la que después se acercaron los descubridores, que dejaron constancia escrita de su periplo. Muchos de estos adelantados perecieron en el intento; el camino de los cuatro famosos lugares geográficos está jalonado de desastres de todo tipo y de muertos o desaparecidos de los que nunca más se supo, pese a que en muchos casos provocaron intensas campañas de búsqueda.

Un siglo optimista y lleno de inventos

El siglo XIX estuvo repleto de inventos, como los que facilitaron las comunicaciones: aplicación del vapor al motor industrial, motor de explosión, globos, submarinos, barcos con casco metálico e impulsión a vapor, telégrafo, teléfono, ferrocarril, entre otros. El entusiasmo por las ciencias y los descubrimientos geográficos hizo que surgieran instituciones científicas dedicadas a planificar estas expediciones de forma sistematizada; basten dos ejemplos: la *Real Sociedad Geográfica* de Londres o los premios en metálico ofrecidos por el Almirantazgo británico al primero que descubriera el paso del Noroeste. Sin olvidar academias e instituciones científicas de numerosos países, asociaciones colonialistas, el auge de las organizaciones misioneras y las internacionales ideológicas; todos mandaban viajeros a lugares remotos y buscaban nuevas tierras.

Grupos de comerciantes, como en los siglos anteriores lo hicieran holandeses y británicos —ahora se les unieron millonarios estadounidenses y escandinavos—, fletaban barcos y organizaban expediciones para encontrar nuevas pesquerías, zonas de tráfico de pieles preciosas o reservas de

ballenas y cetáceos, que poder explotar. Hasta apareció el viajero sin una finalidad demasiado concreta, por espíritu de aventura o el simple placer de viajar, el bisabuelo del actual turista. Los grandes imperios: inglés, francés y ruso —sin olvidar a potencias menores que también aspiraban a conseguir nuevos territorios— buscaban tierras desconocidas en las que hincar su bandera, instalar bases y ejercer su soberanía. Los aventureros, que siempre han existido, se inclinaban, con el respaldo enumerado, a descubrir zonas ignotas: el centro de África, los confines de Siberia, los desiertos del Turquestán, las islas del Pacífico, las cumbres más altas nunca alcanzadas o los dos polos terrestres y los famosos pasos que unían el Atlántico y el Pacífico por los confines árticos. Rusia y Estados Unidos se habían unido a la que podemos denominar carrera polar y un navegante danés al servicio del imperio zarista, Bering, descubrió en 1729 el estrecho que lleva su nombre, que comunica el Atlántico Norte y el Pacífico; y constituye la puerta, única y final, de los dos mitológicos pasos. Sólo faltaba cruzar el estrecho con barcos procedentes de la costa siberiana o canadiense, tras navegar por aguas del Atlántico Norte. La catástrofe de la expedición de John Franklin, ocurrida en pleno paso del Noroeste, en el dédalo de archipiélagos del Norte canadiense, en 1847, fue un acicate más para que con su proverbial tozudez los marinos británicos derribaran aquel tabú y comunicaran el Atlántico y el Pacífico a través del Ártico. Con el fin de siglo, los intentos adquirieron una periodicidad casi anual, tanto hacia el Polo Norte como hacia el Polo Sur, y éste es el período histórico al que nos estamos refiriendo por cumplirse los cien años del mismo y haberse beneficiado de un eco extraordinario en los medios de comunicación.

Buen final del siglo XIX

Como forzoso es sintetizar, vamos a enumerar los pasos más importantes en esta competida carrera que se dio a caballo de los dos últimos siglos, hacia el Norte absoluto:

1895, el noruego Fridtjof Nansen, con trineos, llegó al punto de latitud 86º 13′ al norte de la Tierra de Francisco José. Su paisano Otto Sverdrup llegó a bordo del *Fram* —con el que Amundsen atacó el Polo Sur— hasta el 85º 57′. Esta mítica embarcación se encuentra hoy convertida en escaparate de los viajes del que se denominaría «el último vikingo», en el Museo Naval de Oslo.

1897, Salomón Augusto Andrée, sueco, desapareció con su globo y dos acompañantes cuando pretendía llegar al Polo. Empezó otra carrera —por el aire— que conduciría, entre otras, a la tragedia del dirigible *Italia*, de Humberto Nobile, en 1928, en cuya búsqueda perecería Amundsen, que provocó abundante literatura y ha sido llevada al cine y a las series televisivas. El incansable Amundsen sobrevoló por el área del Polo en avión, en 1925, y en globo dirigible, en 1926, en compañía de Nobile.

1900, Umberto Cagni, italiano, de la expedición del Duque de los Abruzzos llegó hasta el 86º 34′ al norte de la Tierra de Francisco José. Por su importancia para el lector español, volveremos sobre el hecho.

1906, el estadounidense Robert Edwin Peary llegó al 87º 06′.

1909, Peary alcanza el 87º 47′ Norte y posteriormente el Polo, aunque esto último hay quien lo discute, todavía. Polémica y leyenda acompañaron de siempre a estas expediciones geográficas, en este caso por la competencia con Cook y la dificultad de fijar el lugar exacto —del expedicionario, en un momento dado— en pleno casquete polar.

1914, el ruso Vilkitski hizo la ruta Vladivostok-Arcángel, pasando por Bering, con dos rompehielos, es decir, el paso del Nordeste al revés de lo habitual. El entusiasmo suscitado por Nordenskiöld en 1879 al realizar el periplo en sentido contrario sirvió para que se organizase el Congreso Polar de Hamburgo, donde se empezó a coordinar el esfuerzo investigador de diversas naciones. De 1918 al 25, todavía hubo una circunnavegación de Amundsen en torno al casquete polar con numerosas incidencias y algunos muertos y heridos.

La aproximación hacia el Polo Sur no resultó menos emocionante:

1897-9, expedición belga de Adrien de Gerlache, con el *Belgica*, en la que participaron Amundsen como contramaestre y, como médico, Cook, famoso por la posterior polémica con Peary.

1898-1900, expedición británica antártica de Borchgrevink.

1901-1903, expedición sueca al Polo Sur de Otto Nordenskiöld, sobrino del descubridor y vencedor del paso del Noreste.

1901-1904, expedición británica a la Antártida, de Robert F. Scott, que acabará por protagonizar una de las tragedias más patéticas de la serie.

1902-1904, expedición escocesa a la Antártida, de W. S. Bruce.

1907-1909, Ernesto Enrique Shackleton dirige su primera expedición a la Antártida y alcanza el Polo Sur Magnético (72º 25′ S) y decide regresar cuando estaba en la latitud 88º 23′ S, lo que salvó la vida de los expedicionarios.

1908-1910, expedición francesa de J. B. Charcot al Sexto continente.

1910-1912, Roald Amundsen comanda la expedición que alcanza el Polo.

1910-1913, última expedición de Scott, que llega un mes después que Amundsen al Polo Sur y perece con cuatro de sus acompañantes en el viaje de regreso a la base. Sus restos, como los de Andrée —en este caso años— aparecerán meses después, pero los diarios de los protagonistas permitieron reconstruir el drama, en ambos casos.

1911-1914, D. Mawson encabeza la expedición antártica australiana.

1914-1916, Ernst Shackleton dirige la Expedición Imperial Transantártica que aunque no consigue ninguno de sus objetivos se convierte en una auténtica odisea con final feliz, ya que sobreviven todos los expedicionarios tras más de dos años sobre hielos a la deriva.

Un príncipe nacido en el Palacio de Oriente, hacia el Polo

Luis Amadeo de Saboya, duque de los Abruzzos, hijo de Amadeo I, nació en el Palacio Real de Madrid, el 29 de enero de 1873, y 15 días después partía al exilio en brazos de sus padres. Regresó a España como guardiamarina en 1888, con motivo de una visita de la flota italiana a la Barcelona de la Exposición Universal; realizó muchos otros viajes similares a lo largo de su vida, viajó a Eritrea y en 1892 visitó Buenos Aires con motivo del 400 aniversario del descubrimiento de América. Aquí sintetizamos, de la nota biográfica publicada en el número 294 de *Historia y Vida*, lo referente a sus actividades de genial explorador:

En 1893-94 dio la vuelta al mundo; en su estancia en la India descubrió el Kanchenjunga —con unos 8600 metros— y se aficionó al montañismo. Tras diversas proezas alpinas, en 1897 fue a Alaska y escaló el monte Elías, desde cuya cumbre descubrió los hielos eternos y sintió la atracción del Polo. El 12 de junio de 1899 zarpó en el *Estrella Polar* —antiguo barco de Nansen— de Oslo hacia el Polo Norte, con tripulación de italianos y noruegos. Recalaron en una isla al norte de la Tierra de Francisco José, de donde partió una expedición con trineos, en la que no pudo participar el Duque de los Abruzzos porque se le habían helado los dedos de los pies. La caravana constaba de 10 trineos, tirados por 98 perros y con diez conductores que sufrieron una dantesca progresión hacia el Polo, a causa de las bajísimas temperaturas y los fuertes vientos de cara. El 23 de marzo de 1900 se decidió el regreso de tres de los hombres que no volvieron a ser vistos nunca más, y el 25 de abril se llegó al punto 86º 31′ Norte y 58º Este, el más septentrional alcanzado hasta entonces, y se optó por el regreso ante las crecientes dificultades. Fue una patética odisea, y hasta el 23 de junio los expedicionarios no alcanzaron la Tierra del Príncipe Rodolfo. El *Estrella Polar* había sido atrapado por los hielos, que hubo que quebrar con dinamita, y en otoño los supervivientes pudieron iniciar su regreso a Italia, tras demostrar con la circunnavegación de la isla que no existían las de Petermann y del Rey Oscar —que figuraban en algunos mapas—. Su regreso fue apoteósico.

Luis Amadeo de Saboya-Aosta, en 1906 escaló el macizo de Ruvenzori entre el Congo y Uganda, bautizando diversos picos con nombres de miembros de las dinastías italiana e inglesa. En 1909, dirigió una expedición al himaláyico Karakórum y el 17 de julio alcanzó la altitud de 7500 metros —Bride Peak— en el glaciar del macizo y abrió un espolón de acceso al K-2 que desde entonces se denomina «Espolón de los Abruzzos». Su marca de altura permaneció muchos años imbatida.

En el intermedio bélico, en 1910, asciende a contraalmirante y toma parte en la guerra contra Turquía al frente de una flotilla de torpederos. En la Primera Guerra Mundial fue jefe de la Marina, intervino en la evacuación de 100 000 servios acosados por los austrohúngaros, y dimitió, en 1917, por discrepancias con Tahon di Revel, el creador de los famosos MAS y su jefe de estado mayor.

Residía en Roma —cuando no viajaba—; pronunció numerosas conferencias y escribió libros como *El Estrella Polar en el Ártico, Observaciones científicas de la expedición polar, Expedición al monte San Elías*, entre otros. Un proyecto de colonización agrícola, en Somalia, ocupó sus afanes a partir de 1919 —tras abandonar la Armada—, abriendo canales, construyendo edificios y tendiendo ferrocarriles; en total puso en pie dieciséis pueblos con 14 hectáreas de cultivos de arroz, azúcar, aceite y algodón, a las orillas del Uebi Shebeli. En 1928 visitó Madrid, pronunció varias disertaciones sobre sus hazañas y

pudo pulsar su gran popularidad. Después remontó el Shebeli hasta sus fuentes en Abisinia —nombre de Etiopía en octubre del 28—. Al año siguiente sintió los primeros dolores del cáncer, pero siguió trabajando hasta su muerte, el 18 de marzo de 1933 en Mogadiscio —la capital somalí—. Definido como: «alpinista, marino, explorador, geógrafo, científico, sabio atento y meticuloso, buscador insaciable, organizador paciente y tenaz, magnífico realizador de sus esfuerzos y de sus fatigas»; la fama de este fugaz madrileño perdura en los círculos especializados: Charcot bautizó con el nombre del duque un pico situado en una isla antártica.

Los españoles en el Polo

Diversos marinos españoles participaron en exploraciones polares, empezando por los pescadores vascones que se establecieron en Terranova en plena Edad Media. Mendaña y Quirós, en 1568, 1595 y 1605, descubrieron diversos archipiélagos al sur del Pacífico que hacían presagiar el continente helado. Entre los primeros barcos que pudieron localizar el Sexto continente se cita al galeón *San Gabriel*. En diversas cédulas reales concedidas a los adelantados y conquistadores de Sudamérica se les reconocía el gobierno de la Antártida; Uruguay, Argentina y Chile han basado su acción en el Antártico en la herencia de dichos derechos. Si las expediciones segregan abundante literatura, a veces, la literatura acaba provocando expediciones. En 1974, en *La crisis del Pequeño Imperio Español*, escribíamos con el título de «Una base española en la Antártida» lo siguiente: «En 1956 se habló bastante de la posibilidad de establecer una base española en el Sexto continente e incluso se dieron algunas precisiones sobre las características de dicha misión científica y su ubicación, que sería próxima a la de las dos bases argentinas en aquel territorio. También se habló del envío de una expedición española a bordo de un buque rompehielos o de un ballenero, pero, a pesar de los diversos artículos escritos y de los estudios efectuados, la iniciativa no cristalizó en ningún intento definitivo. Cabe dentro de lo posible que en el futuro se realice alguna expedición de estas características al continente helado que aúne la tradición descubridora española con los afanes científicos del siglo».

En 1988 se instaló una base española en la Antártida que se ha convertido en una zona internacional, desmilitarizada y objeto de estudio científico, y en 1990 se botó el *Hespérides*, un barco con todas las innovaciones técnicas precisas para participar en campañas científicas polares, como estudios vulcanomagnéticos, del sistema glacial, del sistema costero y procesos oceanográficos (en la campaña de 1997-98 participaron un total de 98 investigadores, en 14 proyectos). En la actualidad hay dos bases españolas en el Sexto continente, en las islas Livingston y Decepción, frente a la península Antártica que se introduce en el mar en dirección a Argentina. La primera de dichas bases lleva el nombre de *Juan Carlos I*, con una cima a la que se ha dado el nombre de *Reina Sofía*. El llamado Polo de la inaccesibilidad, en la Antártida, no fue alcanzado hasta 1959 por una expedición soviética; era la última tierra desconocida de nuestro globo terráqueo. El español Pedro Mateu, en 1972, participó en la expedición antártica *Lindblad Explorer*. España se adhirió en 1982 al Tratado Antártico y poco después se organizó la expedición del velero *Idus de Marzo* —gracias al patrocinio privado— que no tuvo éxito por diversas averías. También hubo varias misiones científico-pesqueras, por aquellas aguas, en los años siguientes; hasta que se llegó a las bases permanentes, en las islas Shetland del Sur, para lo que se contó con inestimable ayuda argentina.

La conquista de los tres Polos

Con este título. *Temas de hoy*, se ha publicado la obra de Sebastián Álvaro y Javier Ortega que recoge diversas expediciones del programa televisivo «Al filo de lo imposible», que ha llevado a deportistas españoles hasta el Everest, el Polo Sur y el Polo Norte. Resultaba natural que la tradición exploradora hispana, que invocábamos en 1974, rebrotara y los expedicionarios españoles intentaran llegar a los polos y otros puntos geográficos de difícil acceso. Francisco «Curro» Gan Pampols es un gerundense que reúne en sí varias marcas notables como la de ser el primer español y la quinta persona en la historia que ha alcanzado los tres míticos puntos; teniente coronel y montañero notable, en su haber se encuentran numerosos siete mil y ocho mil conquistados. En 1992 escaló el Everest por la llamada ruta de los polacos; tres años más tarde llegó con un grupo al Polo Sur tras recorrer a pie

1300 kilómetros arrastrando los trineos como en los viejos tiempos con la impedimenta, a lo largo de 52 días; el 27 de abril de 1999, cuatro expedicionarios españoles encabezados por Gan, alcanzaron el punto 90º Norte.

Ramón Fernando de Larramendi, en 1990, recorrió el paso del Noroeste utilizando, por el norte canadiense, medios únicamente esquimales: trineo de perros, kayak y el viejo coche de San Fernando, un rato a pie y otro andando, en total unos 14 000 kilómetros recorridos en más de tres años; estuvo también el 27 de abril de 1999 en el 90º N. Aunque nos salgamos de lo polar, hay que citar a Juan Oyarzabal Urteaga —nacido en Vitoria, en 1956— que es la sexta persona del mundo que ha conquistado las 14 cumbres del planeta que superan los 8000 metros —la última el Annapurna, el 29 de abril de 1999—, ya que por fríos, trabajos y penurias superados se puede igualar a cualquier explorador polar de tiempos pasados o actuales. Otra gacetilla de prensa, en abril de 1999, dio cuenta de que Anulfo González y Diego Criado del Rey sobrevolaron el Polo Norte Geográfico en globo aerostático, y citaban como incidencias en su travesía, un conato de incendio, un ataque de osos polares y la visita de submarinos rusos.

JUAN PEDRO YÁNIZ RUIZ

PREFACIO

Es posible que sea considerado impertinente el hecho de que una persona que no posee experiencia personal con respecto a las regiones polares, cuyo trabajo se ha concentrado en los desiertos calientes y no fríos, escriba un libro referente a la exploración en aquellas zonas. Al menos yo puedo alegar cierta relación con dicho tema, sostenida a lo largo de los últimos años. Además, en este trabajo —y creo que el enfoque es relativamente nuevo—, me he concentrado de modo especial en la evolución de la exploración polar en los aspectos históricos y sociales antes que en el análisis de las realizaciones geográficas o el desarrollo de las técnicas polares. Y he atendido sobre todo a los motivos e impulsos —de carácter económico, estratégico, personal y político—, que han conducido a las empresas del tipo aludido. Esto, desde luego, me ha obligado a trabajar en cada caso partiendo del centro de la actividad polar, en sentido centrífugo. Similarmente, ello ha implicado el intento de trazar una historia continua con los asuntos referentes al Ártico y al Antártico, en lugar de tratar cada región separadamente como se ha venido haciendo en general. Los acontecimientos de los últimos cien años constituyen una excepción y, principalmente a causa de la dificultad de conseguir una perspectiva histórica hallándose aquéllos tan próximos, los mismos han sido descritos brevemente. Me he referido, pues, a los sucesos más destacados y a algunas de las principales influencias y derivaciones.

La bibliografía que se cita al final de este libro da una idea aproximada de lo que debo a quienes con sus trabajos publicados han venido a facilitar mi labor. Se contienen en aquéllas también referencias a cierto material inédito en posesión de la *Royal Geographical Society* o el *Scott Polar Research Institute*, de Cambridge. Estoy muy reconocido a los dirigentes de tales organizaciones culturales por haberme autorizado a hacer uso de aquél.

Las opiniones expresadas en este libro son mías. Pero, al igual que tantos otros que han tocado el tema de la exploración polar, debo dejar constancia aquí de mi gratitud al doctor Brian Roberts, del *Scott Polar Research Institute*, por sus muchos y valiosos comentarios, actualmente en período de prueba, producto de sus conocimientos enciclopédicos sobre la materia. También estoy muy agradecido a *Mr*. G. R. Crone, bibliotecario y conservador de mapas de la *Royal Geographical Society*, por sus útiles informes en relación con la parte primera de esta obra; a *Mr*. G. S. Holland y sus colegas de la entidad mencionada por la competente preparación de los mapas; a *miss* Frederica Estill por su valiosa ayuda en la redacción del manuscrito.

Finalmente, debo hacer público mi reconocimiento a mi esposa, no sólo por los ánimos que constantemente me ha dado y su paciencia durante el tiempo que estuve trabajando en el libro, mucho del cual fue sustraído a las gratas horas de esparcimiento, sino también por su colaboración, utilísima, durante la corrección de

pruebas.

L. P. K.

Chelsea y Longmore

PRIMERA PARTE

LA ÉPOCA DEL DESCUBRIMIENTO

I

GRIEGOS, ESCANDINAVOS Y MONJES

No es sorprendente que la época de Aristóteles, iluminada por el inquieto e inquisitivo espíritu de los griegos, haya visto el nacimiento del primer explorador polar: Piteas, de la colonia griega de Massilia, la moderna Marsella. Piteas fue algo más que un osado aventurero decidido a emprender un viaje por los supuestos mares encantados existentes más allá de los límites del «Mundo habitable» de su tiempo. Era un explorador intelectual, científico, un observador meticuloso, un diestro navegante que entendía de Astronomía, aparte de ser el ingenioso inventor de un instrumento, el «gnomon», que le permitió calcular la latitud de su ciudad nativa con extraordinaria precisión para aquellos días.

En un principio, los motivos de esta primera expedición polar fueron, como ocurrió con la mayor parte de las emprendidas hasta el siglo XVIII, económicos en sustancia. Cuando en el año 320 a. de J., aproximadamente, Piteas inició su navegación fue para ir en busca del estaño, que aparecía misteriosamente de vez en cuando en los mercados de Massilia. Ciertos rumores aseguraban que el metal procedía de unas tierras no conocidas situadas al norte, a través de la Galia. Piteas se hizo a la mar en interés de los que financiaban su aventura, los comerciantes de la colonia, que querían romper el bloqueo de las rutas atlánticas, monopolizadas durante años por los buques fenicios.

Guiándose en su navegación por el sol y las estrellas, Piteas orientó su galera más allá de los pilares tradicionalmente plantados por Hércules (el estrecho de Gibraltar) y del soleado Mediterráneo, cruzando grisáceos y tormentosos mares, hasta llegar a Bretaña y Cornwall, la fuente del abastecimiento de estaño.

Piteas es famoso en la Historia por su descubrimiento y circunnavegación de la tierra de los «pintados» britanos. Fue durante su exploración de Bretaña cuando oyó hablar por vez primera de una tierra situada muy al norte, llamada Tule. Su misión original no comprendía una exploración hacia el Ártico pero, no obstante, decidió prolongar la misma. Después de seis días de navegación llegó a un lugar cuyos habitantes le explicaron que en ocasiones se encontraban en el borde de un mar «helado» o «cuajado». Tratábase, evidentemente, de una tierra del Ártico, Islandia, quizás. En efecto, Piteas nos legó una descripción perfectamente identificable del Sol de Medianoche, presenciando allí un fenómeno, que bautizó con un nombre curioso, al correr del tiempo muy discutido: «pulmón del mar», una sustancia que no era tierra ni aire ni agua, la cual no podía ser atravesada por los hombres y las embarcaciones. Con esas tres palabras Piteas se propuso aludir, quizás, a la suave y rítmica ondulación del hielo, provocada por los movimientos del mar, todo ello unido, posiblemente, a lo que hubiera podido sugerirle la masa de neblina que tan a menudo,

fría, húmeda, se encuentra en suspensión sobre los primeros hielos del Ártico.

El triste sino de muchos exploradores polares ha sido la negativa de las generaciones posteriores a reconocer sus descubrimientos. En los tiempos de Roma, el geógrafo Strabo, quien no podía tolerar siquiera la inclusión de Irlanda dentro de los límites de su definición del Mundo Habitable, se negó a creer que un hombre lograra sobrevivir muy al norte, en la misma frontera de una tierra helada, rechazando la historia de Piteas, que calificó de cuento extravagante, igual a otros por el estilo que relataban los viajeros de la época. En consecuencia, esta primera expedición polar cayó en el olvido. Solamente en una época relativamente reciente ha sido considerado Piteas el primer hombre civilizado que logró remontarse hasta el Círculo Ártico.

Este contacto inicial con el nuevo mundo de hielo y nieve fue seguido, aunque no hasta los primeros siglos de la Era Cristiana, por los descubrimientos de los monjes irlandeses y piratas escandinavos, raras veces consecuencia de una exploración premeditada. Los monjes irlandeses, descendientes de aquellos que habían seguido a san Patricio, no se proponían ampliar los conocimientos geográficos sino, simplemente, la localización de algunas islas al norte y este de su país, a las cuales deseaban trasladarse, abandonando así la vida de comunidad para entregarse a otra de soledad y contemplación. Haciéndose a la mar a bordo de barquillas pesqueras de cuero, cubiertas, aventurándose por el océano, refugiáronse en las islas occidentales de Escocia y desde éstas, guiados por los escandinavos, se esparcieron por las Shetland, Orkneys y Faro. Algunos monjes, de carácter más entero y abocado al peligro, concibieron planes más ambiciosos. Desde los monasterios situados en la boca del Shannon, en que habitaban, habían visto año tras año, con las primeras señales de la llegada de la primavera, bandada tras bandada de gansos salvajes, que emigraban hacia el norte. Fue siguiendo el vuelo de aquellas espectaculares y ruidosas aves, probablemente, cómo los monjes irlandeses llegaron a Islandia. Cuando los vikingos alcanzaron Islandia alrededor del año 870 hallaron allí, según se afirma en los relatos, monjes, sacerdotes, con «sus campanas, libros y báculos…».

Los escandinavos descubrieron Islandia cuando el buque de un jefe vikingo llamado Garda fue desviado hacia el oeste de su rumbo por el viento, en el transcurso de un viaje a las Faro, que había comenzado en Noruega. Después del descubrimiento, los vikingos procedieron a la colonización del territorio, estableciendo granjas en el mismo y levantando iglesias. En los viajes ya entonces regulares desde Noruega los escandinavos vivieron todos los azares que habían de desorientar y llevar al último grado de exhaustación al clásico navegante del Ártico a través del tiempo, cuando no a destruir su empresa: la impenetrable niebla, la constante amenaza del hielo, las desagradables y escalofriantes borrascas, las violentas tormentas. En uno de tales viajes, de veinticinco embarcaciones que componían la expedición se perdieron doce, ocupadas por futuros colonos acompañados de sus mujeres e hijos, con todos sus enseres. En el transcurso de una

de aquellas tormentas, en el siglo X, un escandinavo apellidado Gunbjorn, fue arrastrado más allá de Islandia, llegando a avistar la costa de Groenlandia.

El descubrimiento de Gunbjorn condujo al primer desembarco en Groenlandia, realizado por un jefe vikingo, Erik el Rojo. Había sido expulsado de Islandia a causa de una sangrienta venganza. Parece ser que desembarcó en las inmediaciones de la moderna Angmagssalik, en la costa sudeste, en el año 958, aproximadamente. Pero esta costa era (y siguió siendo durante muchos siglos), demasiado estéril y fría para fundar una colonia, de manera que los escandinavos se trasladaron al oeste y a los fiordos que había por allí, semejantes a los de su nativa Noruega. Las casas de piedra y turba se multiplicaron con la llegada de nuevos colonos procedentes de Noruega e Islandia. Debido al clima, mucho más benigno que en la actualidad, parece ser que la colonia adquirió un gran desarrollo. Durante los meses del verano había pastos para el ganado. Sus habitantes se dedicaban a la caza de liebres, renos y zorros. No transcurrió mucho tiempo antes de que los escandinavos comenzaran a comerciar con los esquimales, intercambiando con ellos hierro y trigo procedentes de Noruega, facilitándoles los nativos colmillos de morsas y pieles de osos y focas.

No es fácil deducir, interpretando el enigmático lenguaje de los relatos de la época, la extensión exacta de las exploraciones escandinavas en el Ártico. Buscando nuevos terrenos de caza los hombres del norte llegaron en sus desplazamientos, sin duda, más allá de la costa oeste de Groenlandia. Groenlandia, además, fue la base para el gran descubrimiento escandinavo del Nuevo Mundo, para los épicos viajes a Wineland y Markland, los realizados por Bjarni Jerjulfsson, Lief Ericsson (hijo de Erik el Rojo, quien llevó el cristianismo a Groenlandia) y Thorfinn Karlsefni, quien condujo las eficientes naves vikingas, de grotescas formas, a la isla de Baffin, a Nueva Escocia y Labrador e incluso al extremo sur de la costa de Maryland.

En el año 1261 las colonias escandinavas de Groenlandia pasaron a pertenecer a la corona Noruega. Pero este preludio del Ártico se aproximaba a su fin. El clima favorable que había permitido el florecimiento de las colonias en Islandia y Groenlandia en la época de los vikingos comenzó a cambiar gradualmente, de una manera inexplicable. Volvió a reinar el frío en aquellas zonas. La tierra y el mar se cubrieron de sólidas masas de hielo. Al mismo tiempo, Noruega empezó a declinar como potencia marítima por efecto de la devastadora competencia de los puertos del norte pertenecientes a la Liga Hanseática, en franco período de desarrollo. Oprimidos por las duras condiciones naturales, privados de los recursos de la metrópoli, los granjeros escandinavos de Groenlandia fueron dispensados en el año 1345 del pago de determinados tributos por el Papa. Diez años más tarde llegaron a Noruega alarmantes rumores, no comprobados, de que en su desesperación aquéllos habían olvidado el cristianismo, abrazando las paganas creencias de los esquimales. Fueron enviados misioneros. La vista de las velas de un buque desde las costas de Groenlandia constituía ya ahora un acontecimiento sorprendente. En 1492, se declaraba, en una carta del papa Alejandro VI, que los pobladores escandinavos en

Groenlandia llevaban una existencia miserable, alimentándose exclusivamente de pescado seco y leche, muy escasa, por otra parte. No habían recibido la visita de ninguna embarcación procedente de Noruega o Islandia desde hacía ochenta años. En realidad, las excavaciones practicadas en el cementerio escandinavo de Herjolfness, al sur de Groenlandia, han demostrado claramente las estrecheces sufridas por los colonos abandonados. Los cuerpos, momificados por el hielo, estaban depauperados, habiendo sufrido deformaciones por las uniones matrimoniales entre personas de la misma familia. Muchos habían sido víctimas de los ataques de los esquimales. Bajo el hielo que rodeaba los míseros féretros de madera halláronse vestigios de días más felices en forma de raíces de árboles y plantas, reliquias del clima de que disfrutaran sus ascendientes, los primeros colonos. Quizá resistieran allí unos supervivientes hasta los primeros años del siglo XVI pues se tiene noticia de un informe fechado en el año 1550 que habla de un buque desviado por el temporal de su ruta a Islandia, cuyo capitán desembarcó en una de las pequeñas islas existentes frente a la costa de Groenlandia, que antes que nadie vio el vikingo Gunbjorn, seiscientos años antes. Al trepar sobre las ruinas de una vieja vivienda de piedra tropezó de pronto con el cuerpo de un escandinavo cubierto con una capucha y un abrigo de lana basta y piel de foca. Este hombre fue el último de los pobladores escandinavos de Groenlandia que había de ver un europeo.

Islandia, Groenlandia y los límites orientales del Ártico Canadiense no eran las únicas tierras árticas que habían de descubrir los escandinavos. Alrededor del año 880, poco después del establecimiento de la primera colonia en Islandia, un vikingo llamado Ochtere, que vivía entonces al norte de Noruega, zarpó de Halgoland en un viaje de exploración y comercio (tráfico de colmillos de morsa), rodeando el cabo Norte, dirigiéndose por el este, en torno a la península de Kola, para adentrarse en el mar Blanco. Las hazañas de los colonos de Islandia y Groenlandia fueron durante largos años recitadas en el transcurso de los típicos festivales escandinavos de la época. Sólo muchos años después formaron parte de la tradición escrita. La historia del viaje de Ochtere, sin embargo, con todos los detalles referentes a las tribus que encontró a lo largo de la costa norte de Rusia, ha llegado a nosotros como un relato contemporáneo porque a su regreso él se lo contó personalmente al rey Alfredo de Inglaterra, quien lo insertó en una traducción al anglosajón que estaba haciendo de una historia del mundo debida a la pluma de un sacerdote español, Orosio. En dicha obra esta información sustituyó la fabulosa descripción que del Lejano Norte hiciera el expresado sacerdote, producto de un estudio compilado. Se trata del primer documento contemporáneo que se conserva referente a una expedición al Ártico.

En los últimos años del medievo, ¿qué recuerdo, qué conocimiento de estas primeras andanzas en el Ártico persistía? A juzgar por las obras de los eruditos, geógrafos, cosmógrafos e historiadores que escribían en latín, inmersos en los intrincados laberintos de una antigua argumentación, los viajes de los escandinavos no se habían dado jamás. Pero aquellos hombres se movían en un mundo de palacios

y cortes reales, de castillos y casas solariegas, un mundo de libros y estudio heredado de Grecia y Roma. Se hallaban muy alejados del salobre olor del océano, de las charlas de los marineros, y fue entre éstos, sobre los muelles empedrados de guijarros, en las humeantes tabernas de determinados puertos, como el de Bristol, donde se conservaron las leyendas de los grandes viajes de los vikingos al Ártico.

Sin embargo, no hemos llegado al conocimiento de esos primeros descubrimientos en el Ártico por tradición oral solamente. Desde los días de Enrique III hasta el siglo XV los comerciantes escoceses e ingleses, así como los armadores de buques, visitaron con frecuencia Noruega, manteniendo agentes en este país, participando incluso de los beneficios arrojados por las pesquerías de Islandia y Groenlandia, especialmente con la explotación de la ballena, un tráfico provechoso, a base de lo que de ella procedía: perfume (el ámbar gris), grasa para el alumbrado y *ballenas*, para las damas de la Corte. No se ha podido probar, en cambio, que los ingleses pescaran en aguas de Groenlandia antes de los últimos años del siglo XV. En 1432, por ejemplo, en el reinado de Enrique IV, cuando el reino escandinavo estableció mediante tratado sus derechos en el comercio con Groenlandia, quedó estipulado que todos los buques ingleses serían excluidos de esas aguas. Las visitas de la flota pesquera de Bristol a las costas de Islandia constituían un acontecimiento anual.

No existen documentos relativos a los descubrimientos geográficos realizados por esos pescadores. Se tiene noticia de dos viajes al Ártico efectuados en el siglo XIV, de los cuales algún relato contemporáneo ha llegado a nuestro poder. Uno fue el realizado por un joven franciscano, un fraile menor, Nicholas de Lynn (mencionado en el ensayo de Chaucer sobre el Astrolabio), fragmentos de cuyas obras conservaron escritores del siglo XVI.

Parece ser que a juzgar por lo que en las mismas se lee, en el año 1360, Nicholas, que había zarpado de Noruega, llegó a un mar, muy al norte, que se helaba en invierno. Los habitantes de las tierras que se asomaban al mismo no tendrían más de un metro veinte centímetros de altura. Podían verse a lo largo de la costa maderas procedentes de antiguos buques y las ruinas de muchas viviendas.

Esto sugiere que Nicholas de Lynn llegó al sur de Groenlandia, trabó relación con los esquimales y conoció lo que quedaba de las viejas colonias vikingas. A su regreso dibujó un mapa de la ancha geografía del Ártico. Al Polo lo representó como una deslumbrante roca negra magnética, plantada en medio de un torbellino, hallándose todo ello rodeado por un círculo de tierras montañosas divididas por numerosos canales, a través de los cuales el mar, absorbido por la masa central líquida, se precipitaba con tanta rapidez que no existían buques capaces de soportar la corriente. No es, en absoluto, un plan imaginario sobre la disposición general de las tierras árticas y el océano y se encuentra más cerca de la verdad que algunas de las fantásticas teorías expuestas durante los siglos XVIII y XIX.

Otro viaje al Ártico, que se dice haber sido realizado en el siglo XIV por dos

hermanos naturales de Venecia, Niccolo y Antonio Zeno, fue publicado con un mapa por sus descendientes en 1558. Esta dudosa expedición ocupa un lugar único en la historia del Ártico, no por los supuestos descubrimientos de sus autores, sino por el hecho de que el mapa de los Zeno, una mezcla de fantasía y verdad, iba a desorientar a los futuros exploradores.

En él, en atención posiblemente a la popular creencia medieval de que, por razón de proceder la civilización de una cuna o centro, todas las tierras debían hallarse unidas, se muestra a Groenlandia prolongada por el este y el sur, hasta topar con la costa norte de Noruega. Dentro de ese gran brazo de tierra queda Islandia y otras islas. Hacia el oeste cae otro grupo que lleva una gran diversidad de fantásticos nombres. Fue un desastre que tan ingeniosa pieza cartográfica se incorporara a los mapas y globos de los grandes cartógrafos flamencos Mercator y Ortelius en el siglo XVI, porque aquéllos fueron considerados además puntos de partida de la exploración ártica durante centenares de años. Esta exploración pudo tomar otro rumbo muy distinto de no haber sido por las elucubraciones de 1558, nacidas en los cerebros de los descendientes de los hermanos Zeno.

En el siglo XV se registra un nuevo impulso a la exploración en el Ártico, incorporando un objetivo nuevo y concreto: la búsqueda de una ruta por el norte que conduzca a las Indias, a China, al Japón. Estos reinos de Catay, como eran llamados, nuevas de cuya inimaginable riqueza habían sido traídas por Marco Polo, con sus caravanas del desierto, tenían deslumbrado al mundo europeo del siglo XIII. Aquí, en la visión de aquellas opulentas tierras, el aventurero descubrió su probable fortuna y los gobiernos la respuesta a todos sus males de carácter económico.

Por espacio de muchos años, los eruditos consideraron Catay inaccesible por vía marítima. Los hombres de mar no pensaban así, sin embargo. Los primeros se basaban para formular sus opiniones en las Escrituras. ¿No enseñaban éstas que la Tierra no era un globo, como los griegos creían, sino una placa cuadrada, cuyo centro venía a ser Jerusalén, una extensión rodeada por un continuo e infranqueable océano que separaba a la Humanidad del Paraíso?

Siendo así, Catay sólo podía ser alcanzado por tierra, y este camino, tendido sobre las montañas y los tórridos desiertos que Marco Polo había cruzado, se hallaba cerrado por los guerreros del Islam.

En el siglo XV todo esto cambió. La idea de la esfericidad de la Tierra era generalmente aceptada por la gente culta, y en 1409 ocurrió algo que transformó el pensamiento geográfico y las ideas cosmográficas: la traducción al latín de la *Geografía* de Ptolomeo.

Con sus listas de longitudes y latitudes los cartógrafos dispusieron de una base para fijar posiciones en el globo terráqueo. Por rudimentaria que fuera la navegación hasta que fuese resuelto el problema de la longitud, cosa que sucedería en el siglo XVIII, la época del Descubrimiento mediante largos viajes marítimos podía ya iniciarse. Con los globos en uso y las cartas y mapas empezando a tomar formas

modernas, los viajes de circunnavegación alrededor del mundo (vaticinados por algunos en el siglo XIV), fueron generalmente aceptados como posibles. Muchos marinos, amparados en las banderas rivales de Portugal y España, emprendieron memorables viajes hacia el este, oeste y sur, en busca de un camino que condujera a Oriente.

Por el sur y el este las exploraciones patrocinadas por el príncipe Enrique el Navegante y las de Bartolomé Díaz en la costa occidental del África condujeron en 1497 a rodear el cabo de Buena Esperanza por Vasco de Gama, un hecho ya realizado por marinos árabes, como algunos geógrafos de la época sabían, al parecer. Por aquí existía una ruta marítima que conducía a Catay.

En el oeste también había posibilidades de hallar algo semejante. Allí el descubrimiento por Colón de islas pertenecientes a las supuestas Indias Occidentales —territorios de una región donde, eso se pensaba, la riqueza era creada por los vivificadores rayos de un sol perpetuo—, sugirió que aquellas islas fuesen porciones desprendidas de Catay y que avanzando en dirección al oeste acabaría localizándose el pasaje buscado. Tal creencia, no obstante, se desechó al poco tiempo. El genovés Juan Cabot, de Bristol, llegó en sus exploraciones hasta Terranova y Labrador sin descubrir nada. Verdaderamente, lo que se dedujo del viaje de Cabot y de otros muchos emprendidos con el fin de encontrar un pasaje occidental que condujera a Catay fue que el camino estaba cerrado no por un grupo de islas sino por todo un continente.

Cerrada esta ruta, ¿con qué alternativas se enfrentaban las tres principales naciones empeñadas al final del siglo XV en planear viajes a Catay? Quedaba el camino del sur por el Atlántico y de ahí hacia el este, rodeando África, o el oeste (de ser hallado un paso), en torno a la extremidad meridional de América. O, como podía deducirse del estudio del globo, existía la posibilidad de un paso por el norte infestado de hielo, una ruta a través de la cumbre del mundo. La alternativa era poco estimable por lo que a las aguas templadas y tórridas del Atlántico Sur se refería.

Dichas aguas estaban bajo el dominio de España y Portugal, cuyos respectivos papeles en su exploración fueron definidos por el Tratado de Tordesillas en 1494. Habíase tratado de evitar una rivalidad que podía conducir a una catástrofe dentro del mundo cristiano. Aceptóse una línea de demarcación que partía del sur, deslizándose a lo largo del meridiano, aproximadamente, por el centro del Atlántico Norte. El derecho a la exploración y el descubrimiento en el oeste fue concedido a los españoles; el este se asignó a Portugal.

Tal división no desagradó a estas dos grandes potencias marítimas. Pero a los comerciantes y marinos de otros países, excluidos en virtud del establecimiento de dicho monopolio, no les quedaron para Catay otras rutas que las del norte, cubiertas de hielo y castigadas con las nieblas y ventiscas del Ártico.

«España —se lamentaba en 1541 un inglés, Robert Thorne—, navega por las Indias y mares occidentales. Portugal manda sus naves por los orientales.

Consecuentemente, entre el camino de Occidente y el de Oriente esos dos países tienen acaparado para sí el mundo. Además, por la ruta del meridiano hay una gran zona descubierta por los españoles. No queda, pues, por descubrir más que el camino del norte…».

Para los ingleses como Robert Thorne esta perspectiva no podía ser más desalentadora. ¿No se sabía acaso que las tierras heladas del norte, alejadas del sol equinoccial que nutría los metales preciosos de la zona tórrida, no ofrecían en sí mismas esperanzas de riquezas? Tenía que encontrarse un paso, una ruta al nordeste o el noroeste que condujera a Catay. Por tal motivo, la búsqueda de la misma se convirtió en tema obsesionante entre ingleses, holandeses y franceses, quienes se dedicaron a la exploración del Ártico por espacio de más de dos siglos.

La búsqueda de un camino a Catay desde el Atlántico sur por España y Portugal llevó también a otra clase de exploración polar: la localización de un continente Antártico concebido no como la tierra helada, virtualmente carente de vida, en que se había pensado siempre, sino como un rico y fértil continente que se adentraba por el norte en la zona templada.

La idea de un gran continente meridional, situado en el extremo opuesto de una Tierra esférica, era de origen muy remoto. Aristóteles había argumentado que puesto que debajo del Polo Ártico había una zona habitable, la simetría y el equilibrio implícitos en el concepto de la Tierra como esfera perfecta exigía igualmente otra zona habitable al sur.

En este plan, las zonas mencionadas se consideraron divididas por un impenetrable cinturón de fuego, el cinturón de las regiones ecuatoriales tórridas. Fue una idea que encontró muchos adeptos en los tiempos de Roma. Tanto Cicerón como Pomponio Mela aludieron a la zona habitable del sur. Pero los padres de la Iglesia, para quienes la Tierra era una especie de placa, desechaban tal creencia. San Agustín, particularmente, objetó que en dicho caso «las plantas de los hombres quedarían en posición opuesta a las nuestras». Sin embargo, a lo largo de la Edad Media, hubo quien, pese al dictamen de la Iglesia, se adhirió al punto de vista griego de la esfericidad de la Tierra. Una de esas personas, en el siglo XIV, *sir* John Mandeville, autor de *Travels*, se hizo eco del argumento clásico que propugnaba la existencia de un continente Antártico: «Todas las partes del mar y de las tierras tienen sus respectivos puntos opuestos, habitables y franqueables…».

Que los hombres pudieran alcanzar esta zona sur, el Antártico habitable, pareció al principio inconcebible a causa de las regiones tórridas inmediatas. Pero el cruce del Ecuador por Lope Gonçalves a finales del siglo XV situó el Antártico en las regiones susceptibles de ser exploradas por los humanos. Marineros y comerciantes, geógrafos y gobiernos, comenzaron a aguardar con extraordinario interés las primeras noticias relativas a un continente meridional rico y fértil, y hasta 1488, cuando las templadas costas del sudoeste de África fueron recorridas por Bartolomé Díaz, más de una vez se expuso la idea de que las mismas debían ser la proyección hacia el norte de aquel

gran continente del sur que la lógica de la Geografía demandaba.

La creencia en un continente anexo al africano se desvaneció finalmente cuando Vasco de Gama rodeó el cabo en 1497. Pero aún quedaban por ser exploradas las costas del sur de América. En 1520, al ver Fernando de Magallanes, en su primer viaje de circunnavegación, más allá del estrecho que lleva su nombre, la tierra que él denominó Tierra del Fuego, llegó a la conclusión guiándose por los rumores y movimientos del mar, que aquella constituía un archipiélago.

Pero, como ha ocurrido a menudo en la historia de las exploraciones, los geógrafos sabían más. A medida que fueron pasando los años, la leyenda del continente Antártico templado tomó auge y en ciertos mapas, como el de Orontius, que data de 1531, Tierra del Fuego aparece en forma de extremo norte de un continente, *Terra australis recenter inventa sed nondum plene cognita*, separado solamente por el angosto estrecho de Magallanes del resto de América del Sur.

Hasta el siglo XVIII el principal motivo de los viajes al Ártico fue la penetración antes que el descubrimiento, la búsqueda de un pasaje por el norte, que cruzando el Ártico condujera al Pacífico y a los reinos orientales de Catay. En el Antártico el objetivo era en sí mismo el descubrimiento de un continente que, según imaginaban los geógrafos, resultaría no menos rico ni seductor que los países del este, a los cuales los ingleses y holandeses esperaban arribar en los siglos XVI y XVII por los mares árticos.

II

UN PASO AL NORTE PARA CATAY

Richard Chancellor, un gran viajero del Ártico, de la época isabelina, explicaba en cierta ocasión (a un joven profesor, al que había sido encomendada la tarea de escribir el relato de sus aventuras), las razones que en primer lugar impulsaron a sus compatriotas a buscar una ruta marítima que condujera a Catay.

«En aquel tiempo —decía Chancellor— nuestras mercancías llegaban a los pueblos con quienes comerciábamos pocos días después de haber sido solicitadas. El hecho de que nuestros artículos, buscados ansiosamente desde muchos años atrás por tales clientes, fueran con posterioridad sustituidos por otros, con la consiguiente baja en los precios, pese a encargarnos de su transporte, subiendo, por el contrario, los relativos a objetos de procedencia extranjera, dio lugar a que graves ciudadanos de Londres y hombres de gran sabiduría, preocupados por el bien de su patria, comenzaran a reflexionar sobre los métodos más convenientes a emplear para poner remedio a dichos males. Como luego se vio, no existía una solución adecuada. Observando las riquezas de que disfrutaban españoles y portugueses, frutos de sus descubrimientos, los cuales habían ampliado enormemente el área de sus actividades comerciales, se dijeron que ellos alcanzarían idénticos resultados enviando a sus marinos por nuevos mares y océanos».

En tales circunstancias, la reducción del tráfico comercial de Inglaterra con Francia y los Países Bajos, los iniciales viajes de los súbditos de la primera nación al Ártico, durante la decimosexta centuria, no menos que los realizados al Nuevo Mundo, pueden ser considerados parte de la expansión general de la empresa de ultramar, que había de introducir cambios fundamentales, desde el punto de vista social, económico e intelectual en la vida de la Inglaterra isabelina.

Al igual que los viajes realizados para descubrir y colonizar el Nuevo Mundo, los del Ártico no fueron empresas confiadas al azar, fruto de un ímpetu aventurero, irrazonable. Por el contrario, éstas se planearon cuidadosamente. Las respaldaban no solamente la Corte y los ricos comerciantes, principales proveedores de los fondos necesarios, sino también grupos altamente eficientes de consejeros técnicos, especializados en economía, en navegación y en la geografía de las distantes tierras, muchos de los cuales podían ser considerados expertos hombres de negocios.

Destacaron entre éstos Richard Hakluyt, autor de la gran colección titulada *Principales Navegaciones, Viajes y Descubrimientos de la Nación Inglesa*, a cuya publicación las mentes de los ingleses, jóvenes y viejos, se llenaron de ambiciones y de deseos de aventura.

Geógrafo inteligente, Hakluyt se hallaba admirablemente calificado para seleccionar de entre una gran cantidad de relatos de viajeros, siempre atractivos pero

a menudo ficticios, los hechos primordiales para establecer sus planes de exploración. Su primo, Richard Hakluyt, otro planeador de viajes, era abogado, experto en tintes y aceites, así como en lanas, artículos importantes dentro del renglón de los artículos normalmente exportados por Inglaterra.

No menos trascendente fue, al pensar en los viajes al Ártico, el adiestramiento de los marinos en la teoría y práctica de la navegación, arte en el que Inglaterra iba detrás de sus rivales, España y Portugal. Tuvieron que escribirse nuevos libros y construirse nuevos instrumentos. Hubo que instruir a los pilotos profesionales, poniéndoles al corriente de los últimos progresos en navegación. En este campo el consejero más estimable fue un brillante joven de Welsh, John Dee, matemático educado en Cambridge, que había estudiado en Lovaina también, con los grandes cosmógrafos y cartógrafos europeos Germán Frisius y Gerhard Mercator. John Dee se convirtió en el principal instructor de Astronomía y Navegación para casi todos los capitanes y pilotos del Ártico en su tiempo.

La primera cuestión con que se enfrentaron los consejeros, al estudiar sus globos (ahora de uso general), fue la de la dirección que habían de seguir los primeros expedicionarios. ¿Buscarían el ansiado pasaje para Catay por el nordeste o el noroeste? Hasta el año 1558, cuando fue publicado el famoso mapa de los hermanos venecianos Niccolo y Antonio Zeno, el nordeste parecía ser la vía que ofrecía mayores esperanzas.

Hasta el cabo Norte de Noruega los mares eran familiares a los marinos de los buques ingleses y aquéllos habían sido vistos libres de hielos. Más allá del citado cabo los pescadores rusos se desplazaban hasta el río Ob. La ruta nordeste, además, ofrecía alguna compensación en el caso de que una expedición no consiguiera llegar a las aguas del Pacífico. A lo largo de las costas del Viejo Mundo vivían gente que podían convertirse en clientes, en tanto que más allá del Ob —si los cartógrafos que mostraban Tartana y Scythia unidas al nordeste de Asia eran atinados en sus suposiciones—, existían auténticas posibilidades para un comercio más lucrativo merced a los reinos del este.

Hacia el oeste, por contraste, el panorama era menos esperanzador. John Cabot, de Bristol, avanzando en 1497 hasta Labrador, no encontró el menor vestigio de paso o estrecho que condujera a Catay. Tampoco los dos hermanos portugueses Miguel y Gaspar Cortereal pudieron hallar en 1500 ningún límite a la costa extendida hacia el norte del continente americano.

Si el descubrimiento que el marino bretón Jacques Cartier llevó a cabo de la boca del San Lorenzo hubiese sido conocido cuando regresó de su viaje en 1536, los que abogaban por una ruta occidental se habrían visto más animados, ya que treinta años más tarde, cuando los descubrimientos relativos al Canadá se reprodujeron por vez primera en los mapas, el expresado entrante daba la impresión de ser el comienzo del pasaje buscado en el noroeste. Sin embargo, como ocurría tan frecuentemente, la publicación del descubrimiento tenía lugar mucho después de la realización práctica

del mismo. Consecuentemente, el nordeste fue la dirección escogida.

El problema inmediato para los planificadores de las expediciones era la financiación de las mismas. Disponían de un puñado de influyentes amigos en la Corte y con la ayuda de éstos fue fundada el 12 de diciembre de 1551 la «Compañía de los Comerciantes Aventureros para el descubrimiento de Regiones, Dominios, Islas y demás lugares no conocidos», siendo su primer director Sebastian Cabot, hijo de aquel John Cabot que había explorado la costa del Labrador al final de la centuria anterior. Esta «Compañía de los Comerciantes Aventureros» se convirtió en el foco, en el centro de todas las primeras actividades encaminadas a la búsqueda de un paso por el nordeste.

Su primer paso fue designar el jefe de la expedición al Ártico y contratar, como segundo en el mando, los servicios de un piloto profesional. Para el puesto principal fue nombrado, según costumbre, un distinguido soldado, un cortesano: *sir* Hugh Willoughby, que no entendía nada de navegación. Su segundo, marino profesional, resultó ser Richard Chancellor, conocido en toda Inglaterra, considerándosele el hombre más preparado de su tiempo con respecto a las cuestiones marítimas.

Willoughby viajaría en el «buque insignia», el *Bona Esperanza*, de 120 toneladas, llevando a William Gefferson como piloto, en tanto que Chancellor, a bordo del *Edward Bonaventure*, contaría con un hombre destinado a ser famoso dentro de la historia de las expediciones árticas: Stephen Borough. El tercer buque de aquella escuadra, el *Bona Confidentia*, albergaría a Cornelius Durforth, un piloto holandés. Estos hombres, en unión de los comerciantes que se proponían operar a lo largo de la ruta y en Catay, así como «los ignorantes e indisciplinados marineros», constituían el elemento humano de la expedición.

Los buques de Willoughby, mercantes armados, tenían un calado adecuado, a fin de poder navegar por los grandes ríos, que en algunos mapas se señalaban procedentes de Asia central, fluyendo en el Ártico. Además, fueron reforzados, dotándoseles de unas planchas de plomo que protegían sus fondos, para que resistieran los ataques de unos virulentos gusanos que taladraban los cascos, animalitos que, según se afirmaba, infestaban las cálidas aguas de Catay. Tratábase de una precaución muy a tono con la mentalidad robustamente optimista de los marineros de la época isabelina.

Dichos marineros no tenían inconveniente en tripular embarcaciones de cincuenta toneladas o menos y zarpar en dirección al Ártico o el Lejano Este, por una ruta obstaculizada por el hielo, envuelta constantemente en densas nieblas, una ruta que no fue recorrida en su totalidad hasta los últimos años del siglo XIX.

Entre los documentos de importancia permanente referentes a la historia polar figuran las instrucciones facilitadas a los jefes de las expediciones. Las redactadas por el director de la Compañía para uso de *sir* Hugh Willoughby y conservadas por Richard Hakluyt, merecen ser recordadas brevemente no sólo porque suministran una vivida imagen de lo que se esperaba obtener de una expedición destinada a cruzar el

Ártico y otras regiones desconocidas sino también porque arrojan luz sobre algunos de los problemas, internos y externos, con que había de enfrentarse un jefe en el transcurso de un viaje de aquel género en la centuria decimosexta.

Uno de los grandes problemas, evidentemente, era la conservación de la disciplina entre los tripulantes. Hay recomendaciones rigurosas, por las que se prohibía blasfemar o jurar, las conversaciones obscenas, el juego a los dados o las cartas u otro cualquiera, «los cuales ocasionaban la ruina de los que se entregaban a ellos, aparte de dar lugar a riñas que desembocaban a menudo en el crimen…». No es de extrañar que en el juramento prestado ante el jefe de la expedición por cada tripulante, así como también a lo largo de las mencionadas instrucciones (que eran leídas en voz alta en presencia de los marineros una vez por semana), se exalten continuamente la «unidad, amor, conformidad y obediencia» que debían presidir las relaciones de unos con otros.

Más importantes, porque revelan la astucia y la actitud adoptada por las personas que las redactaron, son las cláusulas que fijan la conducta de los miembros de la expedición a la nueva tierra. El uso de la fuerza quedaba prohibido, excepto en el caso de que aquélla fuera empleada como último recurso; a las mujeres había que respetarlas a toda costa; la cortesía y la precaución habían de regir los movimientos de los que desembarcaran. Recomendábase la tolerancia en materia religiosa. «Si la gente, temerosa, se ocultara a vuestra vista —se le dijo a Willoughby—, aguardad la llegada de la noche en las embarcaciones y haced sonar entonces el tambor u otros instrumentos, con lo que podréis excitar la imaginación de los nativos, suscitando en éstos el deseo de veros y oír vuestras voces. Procurad, con todo, evitar los peligros innecesarios y no mostraros nunca hostiles ni rigurosos». Sólo así aquellos navegantes del Ártico del siglo XVI esperaban obtener lo que la Compañía ansiaba: un detalle de los nuevos países y gentes descubiertos, información sobre sus recursos naturales y circunstancias que favorecían o imposibilitaban el intercambio comercial.

En el mes de mayo de 1553, un cálido día del verano inglés, los tres buques que componían la expedición de Willoughby al Ártico avanzaron lentamente río abajo desde Deptford. La Corte se encontraba en aquella época del año en Greenwich y cuando las embarcaciones fueron avistadas se produjo una gran excitación entre el público. «Los cortesanos —refiere un espectador— corrían de un lado para otro, mezclándose con la gente del pueblo en la costa. Los miembros que componían el consejo privado se hallaban asomados a las ventanas de Palacio. Algunos subieron hasta lo alto de las torres». Los buques, para corresponder a aquellas aclamaciones, saludaron a todos con una salva de artillería, «cuyo estruendo pareció rebotar en las elevaciones de la ciudad, repitiéndose interminablemente como un eco», y los marineros «gritaron de tal manera que el aire se pobló de nuevo de ruidos, como minutos antes. Unos se subían a los castillos, haciendo gestos de adiós dirigidos a sus amigos, otros se movían sin cesar por las cubiertas o trepaban por las jarcias o se encaramaban a lo alto de los palos». Varias damas y caballeros subieron a bordo de

las naves, bebiendo a la salud de los buques y sus tripulaciones (a las que obsequiaron con «generosas dádivas»). Tras esto, la flota de *sir* Hugh Willoughby se enfrentó con la mar abierta.

Para Willoughby la expedición terminó en tragedia, una de tantas tragedias como iban a ensombrecer los ilusionados viajes a las regiones polares. Frente a las costas de Noruega una furiosa tormenta separó a los tres buques. El de Willoughby, el *Bona Esperanza*, tras días y días de navegar de un lado para otro, en el mar de Barents, fue a parar a la costa norte de la península de Kola, a un lugar situado en las inmediaciones de Murmansk. Allí, a causa del mal estado del navio y del tiempo, Willoughby y sus hombres se vieron obligados a invernar. Allí, también, uno por uno, fueron muriendo, probablemente de escorbuto, la mortal enfermedad que había de diezmar en innumerables ocasiones a los viajeros de las aventuras árticas. Sus cuerpos fueron encontrados por unos pescadores rusos en 1554, un año después de haber zarpado de Greenwich. Hallóse asimismo una nota escrita de puño y letra de Willoughby, en la que relataba sus aventuras, aludiendo a las focas, venados, osos y zorros que habían visto, las continuas tormentas de nieve y granizo que habían soportado durante su viaje, tan violentas que hubieran parecido más lógicas en el rigor del invierno. Día tras día, informaba Willoughby, habían estado buscando por las blancas costas de aquellos parajes, desplazándose lo mismo hacia el este que al oeste y al sur, sin llegar a descubrir a ningún ser humano.

Entretanto, Richard Chancellor, a bordo del *Edward Bonaventure*, se las arregló para llegar a Wardhouse (Vardö), en Finlandia, donde trabó relación con varios comerciantes escoceses. Cuando les dio a conocer el objeto de su viaje, la búsqueda de un paso para Catay por el nordeste, aquéllos hicieron todo lo que pudieron para disuadirle de que llevara a cabo una empresa que juzgaban propia de locos. Pero Chancellor era un hombre obstinado. «Nada desalentado por los discursos de los escoceses», zarpó, manteniendo el mismo rumbo «hasta llegar a un sitio en el que no existía la noche sino una luz continua, una especie de brillo solar que era reflejado por un mar imponente…».

Finalmente, el *Edward Bonaventure* penetró en una gran bahía, que tendría una anchura de un centenar de millas. Era aquélla el mar Blanco, en el estuario del río Dvina, donde se encuentra ahora Archangel.

El resto de la historia de la expedición Willoughby-Chancellor se refiere a una serie de descubrimientos rusos más que árticos, ya que no lejos de donde desembarcara Chancellor se encontró con emisarios del zar Iván IV, el Terrible, quienes le invitaron a hacer con ellos, en trineo, un viaje de mil quinientas millas, la distancia que les separaba de Moscú.

Para los comerciantes y para el Gobierno de Inglaterra este desplazamiento resultó memorable. El mismo condujo en 1555 a la fundación de la Muscovy Company, destinada a establecer un lucrativo intercambio por la ruta norte del Dvina. Y tres años más tarde dio lugar al establecimiento del famoso puerto de Archangel.

En el terreno de la exploración ártica, no obstante, el viaje de Chancellor no sirvió para ampliar los conocimientos geográficos. En realidad, llevó el empeño de buscar un paso por el nordeste no más lejos que el vikingo Ochtere en los días de Alfredo el Grande.

Tal misión fue ahora patrocinada por la Muscovy Company, recientemente establecida, la cual invitó a Stephen Borough, anteriormente piloto de la *Edward Bonaventure* (ya que Chancellor había muerto ahogado), a proseguir las exploraciones iniciadas por Willoughby. Al igual que Chancellor, a cuyas órdenes había servido, Borough era un marino profesional, un experto, adiestrado en la práctica de la navegación por John Dee.

En 1556, tras un banquete con música y baile celebrado en una hostería de Gravesend por Sebastián Cabot, ya de avanzada edad, Borough zarpó en el *Searchthrift*, un barco pequeño, más aún que el *Edward Bonaventure* de Chancellor. Tuvo mejor fortuna que su antiguo jefe, llegando por el este hasta el mar de Kara. Pero en la entrada, al sur de Novaya Zemlya (Nueva Zembla), encontró el camino bloqueado por una masa de hielo zarandeada por los vientos, una barrera impenetrable que había de ser la desesperación de muchos expedicionarios durante los siglos XVI y XVII.

Por espacio de veinte años los comerciantes de la City londinense concentraron su atención exclusivamente en el nuevo y provechoso intercambio que llevaban a cabo con Rusia. Pero había muchas personas entre la nobleza, en la zona rural y dentro del mundo erudito, que no se hallaban tan interesados como aquéllos en obtener beneficios inmediatos. Había hombres para quienes el estudio de la Geografía y la Cartografía, e igualmente la navegación, había llegado a ser una apasionante actividad de carácter intelectual, hallándose preparados para apoyar nuevas empresas investigadoras.

En el reinado de Isabel de Inglaterra, sin embargo, la dirección de tales investigaciones cambió. Ahora todos pensaban en un paso al noroeste. Existían razones que justificaban esta variación. Por una parte, con la publicación en 1558 del mapa de los Zeno se vio que Groenlandia prolongábase hacia el este, obstruyendo así la ruta oriental; por otro lado, había que tener en cuenta la incorporación al mapa de 1564 del geógrafo flamenco Ortelius del descubrimiento de la boca del río San Lorenzo, debido a Jacques Cartier.

Luego, en 1569, se produjo un gran acontecimiento en la historia de la cartografía mundial: la publicación del mapa de Gerhard Mercator, con la nueva proyección que llevaba el apellido del geógrafo. Esto decidió finalmente la dirección de las siguientes exploraciones ya que en dicho mapa se señalaba el perfil de la geografía ártica (que era todo lo que la moderna proyección podía permitir), además del comienzo de un paso al oeste y una formidable barrera en el lado opuesto. Mercator compensaba así, con su indiscutible autoridad, las elucubraciones estampadas en el mapa de los Zeno.

A partir de entonces, y durante veinte años, la exploración en el Ártico se dirigió

hacia el oeste. En la primavera de 1576, Martin Frobisher, un atrevido y experto marino que iba a hacerse famoso en la Armada, un hombre que era la quintaesencia del espíritu aventurero de la época isabelina, se hizo a la mar con dos pinazas, cada una de las cuales desplazaba unas veinte toneladas, para adentrarse en el Ártico.

Frobisher realizó el primer desembarco en el extremo sur de Groenlandia, pero como en los mapas Groenlandia quedaba muy al este, denominó aquella zona Tierra Helada del Oeste, identificándola con una de las muchas islas situadas en el Ártico Occidental según el mapa de los Zeno.

Desde Groenlandia, Frobisher se dirigió al oeste, hasta alcanzar un «estrecho», ahora denominado bahía de Frobisher, en el extremo sudeste de la isla de Baffin. Éstos son los «estrechos» a que Richard Hakluyt se refiere en su relato del viaje de Frobisher: «Y esa tierra que caía a la derecha de él juzgó que era el continente asiático, por aquel punto separado de América, que quedaba a su izquierda. Dio a tal lugar su apellido, denominando al conjunto, estrechos de Frobisher».

Cuando Frobisher y sus hombres se aproximaban a la costa de aquella nueva tierra ártica contemplaron atónitos una singular escena. Desde los helados acantilados se les acercaba una flota de canoas de piel, los «kayak» de los esquimales. Veían por vez primera a aquellos nativos. Especialmente, causó una gran excitación entre ellos la presencia de aquellos menudos hombres. Con sus pronunciados rasgos asiáticos, mongólicos, seguro que aquéllos eran los indígenas de que hablara Marco Polo. Como prueba de que allí se encontraba Catay por fin, o por lo menos una especie de anticipo del reino, fueron izados a bordo un esquimal con su «kayak» correspondiente, siendo llevado en triunfo a Londres.

La llegada a la capital de Inglaterra de Martin Frobisher en compañía de su «Pyknean» o «extraño hombre de Catay» causó verdadera sensación. «Frobisher —cuenta un personaje contemporáneo—, llegó a Londres el día 6 de octubre, dispensándole el público un entusiasta recibimiento. Aquel indígena y su bote fueron el pasmo de todo el mundo. El suceso pareció superar cualquiera de los más destacados acontecimientos del pasado…». El esquimal (que falleció a consecuencia de un resfriado, poco después de desembarcar), no constituyó la única y más sensacional prueba del éxito del viaje de Frobisher al Ártico. Los expedicionarios se habían traído también hierbas y flores de allí. Uno de los marineros mostró a las autoridades una piedra negra… Tenía todo el aspecto del carbón mineral pero una vez arrojada al fuego, según cuenta Humphrey Gilbert, autor del *Discurso sobre el descubrimiento de un nuevo paso para Catay*, «brilló como si fuera de oro».

Martin Frobisher estaba convencido de que con su «estrecho» había hallado la entrada al paso por el noroeste, y sus cartas y los asiáticos rasgos de los esquimales llevaron a su instructor en navegación a pensar lo mismo. Tratábase del erudito y escrupuloso John Dee. Pero cuando comenzaron a circular rumores de que las piedras negras de la isla de Baffin no eran otra cosa que oro, dejóse de pensar en el mencionado paso. Se formó entonces una «Compañía de Catay». La Reina adquirió

acciones de la misma. Mineros de las minas de estaño de Cornwall —las que Piteas anduviera buscando en la época de Aristóteles—, fueron reclutados a toda prisa y Frobisher y sus oficiales, después de besar la mano de la Reina en la casa de Lord Warwick, en Essex, zarparon en el año 1577 para efectuar una segunda expedición al Ártico.

Esta vez Frobisher desembarcó en Groenlandia, la Tierra Helada del mapa de los Zeno, a la cual dio el patriótico nombre de «West England». Allí estableció amistosas relaciones con los esquimales, entregándoles «campanillas, espejos y otros juguetes por el estilo» a cambio de sus perros. Entre los objetos que también le entregaron los esquimales advirtió algunos que eran de hierro, lo cual constituía una prueba de que habían entrado en contacto con gentes civilizadas. Quizá procedieran aquéllos de las antiguas colonias escandinavas, siendo producto del comercio o del robo. Existía igualmente la posibilidad de que en épocas más recientes hubieran trabado relación con balleneros o pescadores cuyos viajes no hubiesen sido registrados jamás.

Frobisher tomó posesión de esta tierra denominada «West England» para «uso de nuestra Soberana, la Reina de Inglaterra». Sentíase optimista al examinar las perspectivas de las futuras exploraciones. Era aquel un país, afirmaba, «que podía ser estudiado a fondo y en el que se descubrirían muchas riquezas». Luego marchó a la isla de Baffin, regresando con doscientas toneladas del mineral negro.

El tercero y último viaje de Frobisher a la isla de Baffin tuvo lugar en 1578, el año en que Drake, en su buque *Golden Hind*, rodeó el cabo de Hornos. Esta vez se trataba de una expedición colonizadora y no exploradora, la primera de su clase en el Ártico canadiense.

Los quince buques que zarparon del puerto de Londres transportaban mineros, colonos, maderas de construcción y las estructuras prefabricadas de un gran almacén, con el fin de establecer un Centro de exploración en la bahía de Frobisher.

Pero no bien hubieron entrado en el supuesto estrecho se produjo un desastre que diezmó la flota. Levantóse una tormenta. El viento arrojó los flotantes bancos de hielo sobre los buques que conducían la mayor parte de los abastecimientos, dando al traste con ellos y la gran empresa que servían.

Cuando los restos de la flota, esparcidos por los temporales del Atlántico, llegaron a diferentes puertos ingleses, los tripulantes de las embarcaciones salvadas se enfrentaron con otra catástrofe absolutamente inesperada. El famoso mineral, identificado por un italiano poco escrupuloso, como oro, resultó ser simple pirita de hierro. La Compañía de Catay quebró. Martin Frobisher cayó en desgracia y sus descubrimientos fueron puestos en entredicho. De nada le valió alegar insistentemente haber encontrado un paso al noroeste para Catay… Nadie le creyó.

«El paso para Catay —comenta amargamente un contemporáneo suyo—, continúa siendo tan incierto como al principio de todo, pese a la enorme suma de dinero que las exploraciones han costado a la Compañía». Sólo desde Rusia llegó algún consuelo para el desventurado explorador. En enero de 1579 los rusos

formularon ante el Gobierno inglés una violenta protesta. El esquimal de Frobisher, el «extraño hombre de Catay», declararon los súbditos del Zar, era… un ruso asiático, secuestrado por una pandilla de aventureros británicos.

La quiebra de la Compañía de Catay, que afectó a gentes de la Corte y City de Londres, puso fin por algunos años a las expediciones dirigidas al Ártico occidental. Los planificadores de empresas de dicha clase volvieron a concentrar su atención en el este. En 1580, dos tenaces y experimentados marineros ingleses, Arthur Pet y Charles Jackman, zarparon en las pinazas *George* y *William* para ver de hallar un paso por el nordeste. Pero al igual que le ocurriera a Stephen Borough un cuarto de siglo antes, su camino se vio interceptado por una infranqueable barrera de compacto hielo, visible por entre la niebla a la entrada del mar de Kara. Éste fue el último intento inglés que en tal sentido se efectuó en el transcurso de la decimosexta centuria.

El fracaso de Frobisher, con todo, no había dejado sin partidarios la teoría del paso al noroeste, y entre los cortesanos y geógrafos había muchos que pensaban con él que la solución del problema de Catay había que buscarla en dicho sentido.

Estas personas obtuvieron de la Reina, en 1584, autorización para fundar una nueva Compañía. Para la exploración proyectada seleccionaron en calidad de jefe y piloto a John Davis, un hombre notable por diversos conceptos. Davis, excelente marino, era una persona silenciosa y modesta, carente de los ceremoniosos modales de un Frobisher. Se le consideraba el más completo de los navegantes de su tiempo, hallándose muy familiarizado con los más modernos e ingeniosos instrumentos de navegación y las técnicas que los ingleses se habían visto obligados a idear en la época del descubrimiento. Además, al proporcionar los primeros detalles sobre la vida de los esquimales en Groenlandia, Davis pone de manifiesto sus agudas facultades de observador meticuloso, una auténtica capacidad para las descripciones… Esto último, sobre todo, es difícil de encontrar en la literatura polar.

Como se recordará, Frobisher habíase mostrado optimista al aludir a las perspectivas que ofrecía la exploración en Groenlandia («Tierra Helada del Oeste» o «Inglaterra Occidental», como él la había llamado), y Davis, en su primer viaje en el *Moonshine* y el *Sunshine*, en 1585, decidió llevar a cabo una sistemática exploración de las costas.

Desembarcó primeramente al sudoeste de Groenlandia, cerca de la moderna Godthaab, en el estuario de Gilbert, cruzando luego el estrecho de Davis, en dirección a la isla de Baffin, al norte de la bahía o «estrecho» de Frobisher.

El año siguiente, el de 1586, Davis dividió su flota, integrada por cuatro buques, preparándolos para realizar varios viajes simultáneos, a lo largo de las costas oriental y occidental. Pero la del sudeste, contra la cual se abaten los hielos como amasados por las frías corrientes del Ártico, presentaba un aspecto imponente, amenazador.

«Guiándonos por su aspecto —escribió Davis—, supusimos que aquellos acantilados se hallarían desiertos, que no habría en los mismos vegetación siquiera,

siendo la viva imagen de la Desolación…». Más adelante, en el transcurso de otras expediciones, se comprobó que, efectivamente, la costa oriental de Groenlandia no ofrecía el menor abrigo para los buques. Los dos de Davis que navegaron por sus proximidades se vieron empujados por las corrientes hasta las costas de Islandia.

Davis, entretanto, después de fracasar en su intento de desembarcar en el promontorio sur de Groenlandia (bautizado, en feliz conmemoración Cape Farewell, «cabo del Adiós», por haberse salvado los expedicionarios de un naufragio casi inevitable), Kap Farvel en la actualidad, se encaminó a su antiguo anclaje de la costa sudoeste, en el estuario de Gilbert.

Los esquimales, recordando la música y el baile con que los marineros de Davis les habían deleitado el año anterior, dispensaron a los ingleses un cordial recibimiento. A Davis los indígenas le parecieron alegres y sencillos, calificándolos, sin embargo, de ladrones, pues llegaron a cortar los cables de las embarcaciones, robando también el bote del *Moonshine* y en general cuanto encontraban a mano.

Davis hizo algunas observaciones curiosas en Groenlandia. Al igual que Frobisher, halló vestigios de su comercio con Europa, objetos de hierro que los esquimales tenían en gran estima, y hasta llegó a ver una tumba «que contenía utensilios diversos, cubierta solamente con pieles de foca, rematado todo con una cruz». Se trataba, indudablemente, de la sepultura de un colono vikingo o de algún esquimal convertido por los escandinavos al cristianismo.

Davis tomó nota de cuanto vio al sudoeste de Groenlandia, detallando los árboles, entre los cuales figuraban pinos, abetos, enebros, abedules y sauces. Aludió a las grandes manadas de focas que se observaban en las proximidades de la costa, tomando el sol plácidamente o jugueteando en las aguas. Exploró los profundos fiordos, en los cuales los colonos vikingos se establecieron, fiordos tan numerosos y que se adentraban tanto en la tierra que llegó a pensar que el conjunto no fuese otra cosa que una agrupación de islas.

Tierra adentro, en verano, a lo largo de dicha costa occidental, encontró «una campiña llana, cubierta de hierba, semejante a ciertas partes de Inglaterra, cuyos aires surcaban cuervos y otras aves más pequeñas, como alondras y pardillos…».

John Davis, a su regreso, se mostró optimista al tratar de las perspectivas existentes con respecto al descubrimiento de un paso por el noroeste. El 3 de octubre de 1585 escribía a *Mr*. Walsingham: «Debo pediros perdón por lo que podríais calificar de osadía, pero debo deciros asimismo que no existe duda alguna sobre las posibilidades de hallar el paso por el noroeste. Todo queda reducido a la espera de las circunstancias más favorables para realizar el intento».

Muy esperanzado, por consiguiente, Davis llevó a cabo dos viajes en 1586 y 1587 a Groenlandia, aventurándose en el transcurso de uno de ellos por las aguas inexploradas de la bahía de Baffin, a la que un gran explorador inglés del siglo XVII habría de dar su nombre. Dos veces se dirigió a la isla de Baffin pero se vio arrastrado hacia el sur por los bancos de hielo, llegando más allá de la bahía de

Frobisher. En el segundo de dichos viajes, dirigiéndose al sur, sus pequeñas embarcaciones fueron sorprendidas por una fuerte corriente: las turbulentas aguas de la entrada del estrecho de Hudson, quizás.

En 1587 John Davis regresó a Inglaterra, habiendo contribuido al conocimiento del Ártico más que ninguno de sus antecesores. Pero para los ingleses dicho género de exploraciones tocaban a su fin. En el mes de julio del año siguiente los altos castillos de los buques que componían la Armada de Felipe de España eran avistados desde las costas inglesas y los marinos de Isabel, Frobisher, Davis y otros, de probadas facultades y verdaderamente entrenados para los grandes viajes emprendidos con el afán de realizar descubrimientos geográficos, fueron aplicados a tareas más vitales y urgentes que las que implicaban la exploración en el Ártico o la búsqueda de un paso para Catay en dicho lugar del mundo.

John Davis resumió admirablemente en *Los Secretos del Marino* los puntos de vista usuales en el siglo XVI relacionados con las regiones polares, aportando sus experiencias personales para defender sus observaciones sobre el Ártico. «Las zonas heladas —escribió—, están contenidas en el círculo polar, la región helada antártica dentro del círculo polar antártico, de cuyas regiones se ha afirmado que no eran habitables a causa del frío imperante, consecuencia del alejamiento del sol. Ahora bien, en nuestros días hemos llegado a la conclusión, por obra de la experiencia, de que los antiguos geógrafos no prestaron la debida consideración a la naturaleza de dichas zonas. En efecto, yo, que he estado tres veces en la zona helada del Ártico, he podido apreciar su aire templado, perfectamente en calma y en ocasiones hasta caluroso. He sentido sobre mi rostro los rayos del sol dentro de la zona helada y en las proximidades de la costa. Aquélla está habitada por gentes de buena estatura, excelentemente constituida, de correctas maneras. Tuve ocasión de hablar con los indígenas y éstos no me parecieron salvajes como los caníbales del estrecho de Magallanes y la parte sur de América».

Las observaciones de Davis, las observaciones de un geógrafo activo, nada sedentario, sirven de animador y optimista prefacio a la exploración ártica en el siglo XVII.

III

RIVALIDAD ENTRE HOLANDESES E INGLESES EN EL ÁRTICO

Hacia el fin de la decimosexta centuria, los holandeses, atrevidos y aventureros marinos, hábiles comerciantes, tan opulentos que las riquezas de sus grandes ciudades, Amberes y Amsterdam, habían hecho de los Países Bajos el tesoro de sus dominadores, los españoles, se presentaron como rivales de los ingleses en la búsqueda de una ruta en el Ártico hacia Catay.

Desde 1555, año en que fue fundada la *Muscovy Company*, inglesa, los comerciantes de los Países Bajos habían estado viendo con creciente envidia cómo desde Rusia y otras tierras del lejano este afluían las riquezas a las arcas londinenses. Mas para los holandeses, así como para los británicos, los reinos de Catay estaban cerrados. No podían llegar a ellos por el monopolio hispanoportugués de las rutas del Atlántico sur. Por tanto, comenzaron a mirar hacia el norte, esperando hallar un mar al nordeste o un paso por tierra hacia Asia, lo cual les permitiría participar en las transacciones comerciales con Rusia.

En 1565, en vísperas de la gran revolución que traería como consecuencia la liberación de los Países Bajos, llegándose, bajo el mandato de Guillermo de Nassau, príncipe de Orange, al establecimiento de la República Holandesa, fue fundada una sociedad, la «Compañía comercial del mar Blanco», dirigida por un hombre emprendedor: Oliver Brunel.

Brunel había establecido ya un puesto comercial holandés en la península de Kola (Kol'sky Poluostrov) y con los pescadores rusos, cuya contribución a la exploración en el Ártico fue probablemente más extensa de lo que se creyó siempre, no sólo alcanzó las islas de Nueva Zembla, que envuelven el mar de Kara, sino que llegó también hasta el río Ob, tras un memorable viaje.

En un intento por hallar el paso del noroeste, realizado en 1584, Brunel, sin embargo, no mejoró la labor de los ingleses Pet y Jackman. Aquél se vio forzado, igual que éstos, a retroceder, a causa de la barrera de hielo existente a la entrada del mar de Kara.

No obstante, estando convencido de que al fin lograría su propósito, buscó los apoyos necesarios para probar de nuevo. Esta vez le respaldaron los ricos comerciantes de Amsterdam, la primera ciudad de Holanda entonces entre las que comprendían las siete pequeñas repúblicas federadas por la Unión de Utrecht, que se firmó en 1579.

La figura sobresaliente de esta primera empresa holandesa en el Ártico no fue Brunel, sin embargo, sino Willem Barents, jefe piloto en tres triunfales viajes, que fueron (según el relato de Gerrit de Veer, publicado en Inglaterra en 1609), «tan extraños, tan maravillosos, que nunca se había oído hablar de nada semejante,

habiendo sido efectuados a lo largo de tres años, por buques holandeses… hacia los reinos de Catay y de China…».

Barents zarpó con cuatro buques en 1594, llevándose consigo (merced a los buenos oficios de Richard Hakluyt, el geógrafo inglés), una traducción al holandés del cuaderno de bitácora de Pet y Jackman, que contenía una aterrorizadora descripción de la gran barrera de hielo que obstruía la entrada al mar de Kara.

Debido a ésta, indudablemente, se dirigió primeramente a Nueva Zembla, esperando encontrar otro camino que le condujera al expresado mar, llevando a cabo un rodeo por el extremo septentrional. A lo largo de la costa occidental, en su totalidad, fue localizando los rasgos más destacados de la tierra que tenía delante con notable precisión. Pero al alcanzar la punta norte límite se vio detenido por la masa de hielo que se extendía frente a él «igual que si se tratase de una llanura».

Entonces Barents regresó siguiendo idéntica ruta, observando en el camino el canal Matochkin Shar, que divide Nueva Zembla en dos, encontrándose, asombrado, con que sus otros buques no sólo se habían adentrado por el temido estrecho de Kara, sino que habían hallado libre de hielos el mar del mismo nombre.

Esto suponía un gran avance en la búsqueda del paso —que no había de ser mejorado hasta el siglo XIX—, y realmente, de haber insistido los holandeses en su empeño, dadas las favorables condiciones existentes en aquellos momentos, habrían llegado al estrecho de Bering. Pero en lugar de continuar avanzando se detuvieron. Alborozados por su triunfo al adentrarse por el estrecho de Kara, animados posteriormente por unos pescadores rusos que decían haber efectuado fáciles y frecuentes viajes a lo largo de la costa, alcanzando la boca del río Yenisey, decidieron regresar inmediatamente a Amsterdam para dar la grata noticia de que había sido hallado el camino por el este.

El mismo Gobierno holandés organizó la siguiente expedición, que zarpó en 1595, componiéndose ésta de siete buques. Pero ése fue un año muy frío y antes que arriesgarse a perder las embarcaciones en un nuevo intento de avance por el estrecho de Kara, el mando de la pequeña flota decidió volver a Amsterdam.

Los estados de las Provincias Unidas se encontraban demasiado desanimados para reemprender la aventura, pero se hizo saber que, si algunas corporaciones o comerciantes de la ciudad estaban dispuestos a aportar los fondos precisos para iniciar otra expedición, el Gobierno ofrecería una buena recompensa a los que localizaran el paso. Esto constituyó una sugerencia suficientemente expresiva para los comerciantes de Amsterdam y en 1596 zarpaba un tercer convoy holandés, compuesto esta vez únicamente de dos navíos. El jefe era Jacob van Heemskerck, un hombre de tierra adentro, un caballero, al igual que Willoughby, de noble nacimiento. Con él marchó Barents, en el papel de Richard Chancellor, como jefe piloto.

No existía razón alguna ahora para que los holandeses no se anticiparan en trescientos años a la navegación por el paso del nordeste. Pero los pilotos de la flota no estaban de acuerdo. Barents, envalentonado por su anterior éxito, apremió a todos

para que llevaran a cabo un nuevo intento a través del mar de Kara. Los otros temían aún correr los peligros que implicaban los hielos en el estrecho de Kara y al final, en lugar de encaminarse al mar de Barents giraron hacia el norte, aspirando a alcanzar Nueva Zembla por una ruta más septentrional que la seguida por los componentes de las anteriores expediciones.

Por esta precavida decisión, inoportuna, consiguieron, no obstante, una pequeña recompensa. Aquellos mares no habían sido explorados nunca y si no contribuían a la solución del problema del paso del nordeste podían en cambio realizar importantes descubrimientos.

En los primeros días del mes de junio de 1596, los holandeses vieron, flotando en aquellas aguas, algunos bancos de hielo, dentro de la zona de Gerrit de Veer. Parecían blancos cisnes posados sobre la superficie marina, de un color tan intensamente azul que todos creyeron encontrarse en las inmediaciones de Groenlandia.

El 9 de junio fue descubierta la isla del Oso, una pequeña prominencia cubierta de nieve. Los holandeses le dieron aquel nombre por la batalla que sostuvieron con un gran oso blanco, al que mataron a golpes de hacha, atacándole también con sus mosquetes.

Diez días más tarde, navegando todavía hacia el norte, entre hielos, llegaron al primero de un grupo de islas de helados pináculos, que ellos denominaron Spitsbergen, costeando a lo largo de los blancos acantilados hasta alcanzar una latitud norte de 80º. Ningún hombre había puesto la planta jamás sobre un punto tan septentrional.

Aquéllas eran tierras desoladas. Pero los mares estaban llenos de focas, morsas y ballenas, una riqueza marítima que pronto suscitaría feroces rivalidades, conduciendo incluso a una abierta guerra entre los balleneros ingleses y los holandeses. Cada nación, y otras gentes también, piratas del Ártico como los vascos, decidieron monopolizar estos bienes de aquellas remotas zonas.

Ante las costas de Spitsbergen, Heemskerck y Barents, que se habían mostrado siempre partidarios de atacar el estrecho de Kara, decidieron encaminarse al mismo por el norte y el oeste de Nueva Zembla, dejando a Jan Cornelison en el otro buque, para que hiciera lo que se le antojase.

La decisión se reveló infortunada. A días de azarosa navegación, a merced de los elementos, siguieron otros de incesantes temporales, navegando a veces por estrechas aberturas, hallándose expuestos en ocasiones a que el viento precipitara contra el casco de la nave las masas de hielo flotante danzando a la deriva.

Cerca de Nueva Zembla el viento perdió parte de su furia pero los hielos continuaron aprisionando la embarcación. Su temible garra se posaba en ésta avanzando pulgada a pulgada, empujándola hacia arriba, hasta que súbitamente «el buque crujió horriblemente». Todos creyeron estar perdidos. Era su seguridad y no el estrecho de Kara lo que les interesaba ahora. Encontrándose la costa bastante cerca, los holandeses abandonaron el buque, logrando alcanzar un refugio: Ice Haven.

Gerrit de Veer, el cronista de estas expediciones holandesas, describió con vividos detalles las circunstancias en que aquellos hombres hubieron de pasar su primer invierno. Su casa, levantada a base de las maderas que componían el castillo de la embarcación, estaba coronada por una alta chimenea. Fue cuidadosamente amueblada. Había literas de madera para sus ocupantes y por consejo del cirujano-barbero se instaló un baño turco construido aprovechando un barril de vino.

Del techo colgaba una gran lámpara, alimentada con la grasa de los «crueles osos», que merodeaban por los alrededores de la vivienda. Gracias a la luz que aquélla les proporcionaba, los holandeses, sentados alrededor de un fuego central, pudieron leer libros como *La Crónica de Holanda*, de Albert Hendricus, y *La Historia o Descripción del Gran Imperio de China*, para buscar el cual por la vía ártica habían abandonado sus cómodas casas, situadas junto a los canales de Amsterdam.

Cuando la grasa de oso se agotó y ya no pudieron continuar leyendo, cuando el humo del fuego se tornó demasiado sofocante, dedicáronse a estar tendidos en sus literas, colocándose piedras calientes en los pies, escuchando en la oscuridad el rumor producido por los zorros al deslizarse por el techo de la casa, cubierto de nieve, o los distantes y amedrentadores crujidos de los bancos de hielo chocando entre sí en el mar.

El frío se hizo más intenso a medida que el invierno avanzaba. El reloj se paró, el vino quedó helado, las sábanas se volvieron rígidas, como si fueran de madera. Gerrit de Veer escribió: «Nos sentábamos alrededor de la lumbre y teníamos las espaldas heladas. Estábamos tan blancos como aquellos de nuestros compatriotas que llegan a las puertas de las ciudades holandesas después de haber viajado toda la noche en sus trineos».

Con el nuevo año se presentó el escorbuto, falleciendo un hombre. No se advertía aún el menor brillo que delatara la salida del sol en el Ártico para dar paso a la primavera. El hielo que aprisionaba el buque no disminuía. Éste «daba la impresión de hallarse plantado en el centro de una población construida con hielo y dotada de torres y baluartes».

Barents había expresado más de una vez su convencimiento de que la única esperanza de salvación que se les ofrecía radicaba en su traslado, a bordo de un bote, a la más próxima tierra continental, la península de Kola, situada a seiscientas millas de distancia. A mediados de junio acordaron realizar aquel intento. Llevándose consigo cuanto les fue posible, incluyendo las prendas de vestir, ropas de cama y ricas telas que habían sido inicialmente destinadas a Catay, los holandeses zarparon, avanzando a golpe de remo y con la ayuda de velas por tormentosos mares, conduciendo los sobrecargados botes de canal en canal, por entre verdaderas moles de hielo, hasta que finalmente consiguieron poner sus pies en la expresada península.

Pero ya no contaban con Willem Barents. Éste no sólo había sido el piloto de la expedición sino también la personalidad dominante. En éste y en otros grandes viajes

llevados a cabo por los holandeses en el transcurso del siglo XVI. Había muerto de frío hallándose todavía a la vista de Ice Haven, el escenario de aquel primer invierno suyo en el Ártico.

Casi trescientos años después hubo una curiosa secuela de la expedición Barents. Alrededor de 1870 varios balleneros noruegos llegaron a Ice Haven rodeando Nueva Zembla. Allí encontraron restos de la casa utilizada por Barents y sus hombres. Su contenido había sido esparcido por numerosas generaciones de osos merodeadores, pero cavando entre las rocas y fundiendo alguna nieve encontraron utensilios de cobre, espadas, barriles de pólvora, flautas, baquetas y muchas piezas de reloj.

Entre las cartas y libros, aún identificables, había un ejemplar de la traducción holandesa del cuaderno de bitácora de Jackman y Pet, que Barents obtuviera de Richard Hakluyt. Otro descubrimiento que reavivó el recuerdo de la expedición ártica del siglo XVI fue un viejo armario. En su interior, fundidos con el hielo, fueron hallados grabados de cobre y textos en los que en el complicado estilo renacentista se describían escenas protagonizadas por Pallas, Juno y Venus, en presencia de París, y sucesos bíblicos tales como el encuentro de Esaú con Jacob, todos ellos redactados para edificación del pueblo de Catay.

Estas expediciones holandesas, por las que se había logrado no solamente el acceso al mar de Kara, sino también el descubrimiento de la isla del Oso y Spitsbergen, todo ello completado con el reconocimiento de la desconocida costa occidental de Nueva Zembla, llegan a su término con la evocación del viaje de Barents.

Las causas de tal hecho hay que buscarlas en la misma historia holandesa. El año 1597, en que Barents y sus hombres abandonaron su refugio invernal en Nueva Zembla, se produjo un gran acontecimiento: la liberación de Holanda, hasta entonces bajo el dominio de los españoles, por el hijo de Guillermo de Orange, Mauricio de Nassau.

Los holandeses, en su guerra de liberación, habían desafiado ya a los españoles en el este. Una flota de aquella nacionalidad había visitado China y Siam. En las islas de Catay, las islas de las especias, habían quedado establecidas factorías holandesas. Enfrentándose descaradamente con el monopolio español, los holandeses, libres ya, fundaron su Compañía Oriental de la India. Consecuentemente, dejaron de sentirse interesados por la ruta de Catay que pasaba por el Ártico, quedando a cargo de los ingleses reanudar la búsqueda. Ésta corrió a cargo de Henry Hudson y William Baffin, dos grandes navegantes y descubridores del Ártico.

Los descubrimientos de Hudson y Baffin en el Ártico occidental superaron a todos los realizados anteriormente. Hudson, marino profesional, había conquistado ya una gran reputación con los holandeses. Empleado de la *English Muscovy Company*, había hecho un histórico viaje en 1607, el primero de los orientados hacia el Polo Norte. En las aguas de Spitsbergen alcanzó una latitud de 80º 23′ N. Esto no fue logrado por ningún buque hasta la expedición del capitán Constantine Phipps, en

1773. Hudson, al regreso, redescubrió Spitsbergen, llamándola Newland (pese a que llevaba copias de las cartas de Barents), y la isla del Oso, añadiendo otro territorio al mapa del Ártico, una pequeña isla que bautizó con su nombre.

Esta última, a su vez, iba a ser redescubierta muy pronto por un holandés: Jan May. En este primer viaje, Hudson llevaba consigo, además de las cartas de Barents, una traducción de una obra en la que se daban instrucciones para realizar un viaje desde Noruega a Groenlandia. Se trataba de una compilación debida a la pluma de un colono escandinavo que vivió en Groenlandia hacia el fin de la decimocuarta centuria.

Aunque Hudson avistó la costa este de Groenlandia más de una vez durante su exploración de las aguas de Spitsbergen, el navegante supuso que aquélla correspondía a una de las numerosas islas con que aparecía decorado el Ártico occidental en el mapa de los Zeno.

El 15 de septiembre de 1607, Henry Hudson regresó. Sus patronos, comerciantes de Londres, no se consideraron demasiado desilusionados. En fin de cuentas, había avanzado hacia el norte, yendo más lejos que ningún otro hombre, confirmando además los informes de Barents acerca de las ricas pesquerías que aguardaban el momento de ser explotadas entre Spitsbergen y la isla del Oso. En consecuencia, estaban justificados al proponerse respaldar otro viaje, más hacia el este aún, en las aguas exploradas por los holandeses al norte y en la parte oriental de Nueva Zembla. El principal objetivo de la expedición era llevar a cabo lo que los holandeses habían dejado de hacer: navegar por el paso al nordeste.

Para tal viaje, a realizar en el *Hopewell*, Henry Hudson podría escoger tres posibles rutas dentro del mar de Kara: el camino del norte de Nueva Zembla, más allá de Ice Haven, donde Barents y los suyos pasaran un invierno; por el canal llamado Matochkin Shar, que como Barents descubrió, separa las dos islas de Nueva Zembla o, por último, por el estrecho de Vaigach, el cual, al igual que el adyacente de Kara, conduce directamente al mar del mismo nombre.

No logró su propósito, sin embargo, por ninguna de esas rutas. Entre Spitsbergen y Nueva Zembla, Hudson se encontró (como le había pasado a Barents), y pese a hallarse en el mes de junio, con que el mar era una masa de hielo que se extendía hasta donde abarcaba la vista. No localizó el angosto canal que dividía a Nueva Zembla. Hudson se inclinaba por el estrecho de Vaigach, pero la tripulación, a la cabeza de la cual se había colocado su nuevo piloto, un individuo de cierta edad, llamado Robert Juet, se negó a secundar sus indicaciones. El incidente no carece de importancia, ya que pone de relieve una fatal debilidad de carácter en Hudson, una falta de energía que determinaría la muerte del explorador. El motín y no el hielo de los estrechos de Kara o Vaigach, fue la causa de que Hudson regresara con el *Hopewell* a Inglaterra.

El fracaso de Hudson desanimó a la *Muscovy Company*. Ésta se negaba a financiar otra expedición. Entonces Hudson buscó empleo en otro lado, en Francia,

primeramente, luego con sus antiguos patronos, los holandeses, en la recientemente establecida Compañía Oriental de la India.

Con ella firmó el 8 de enero de 1609 un contrato por el que se comprometía a «buscar un paso por el norte, rodeando la costa septentrional de Nueva Zembla». En el último momento, no obstante, los responsables de la Compañía alteraron sus planes, decidiéndose por una expedición hacia el oeste, para explorar, en competencia con los ingleses, la costa del norte de América.

Existían razones que justificaban tal cambio. En 1609, el año en que Hudson firmó su contrato con la entidad expresada, Holanda obligó a España a que reconociera su derecho a comerciar en las aguas orientales. Por consiguiente, la Compañía abandonó el proyecto de aventura en el Ártico, innecesario, sustituyéndolo por otro mucho más lucrativo: la colonización en el Nuevo Mundo.

Consecuentemente, este tercer viaje de Hudson pertenece más bien a la historia del descubrimiento del Norte de América que a la de las regiones polares. El episodio se refiere a la entrada en contacto con los indios, a las diversas luchas a que dio lugar tal hecho, a los desembarcos en Maine, cabo Cod y en la bahía de Chesapeake, así como a la penetración del gran explorador en el río de su nombre, llegando hasta Albany, un descubrimiento que condujo a la fundación de la colonia de Nueva Amsterdam, más adelante llamada Nueva York.

Dicha expedición aportó un detalle negativo al gran problema, aún sin resolver, de la exploración en el Ártico. Hudson estaba convencido, cuando avanzaba por el río de su nombre, de que tan poco profundas aguas, encerradas en un espacio tan estrecho, no podían conducir a un paso por el norte.

Los comerciantes de la City londinense decidieron que aquel gran explorador inglés no debía continuar a sueldo de entidades extranjeras, comisionándole para que intentara localizar alguna de las ensenadas vistas por Davis, y en las cuales éste no se atreviera a entrar, con la idea de encontrar un paso que llevara al otro océano, el mar del sur. Este último viaje de Hudson, que traería como consecuencia el descubrimiento de la bahía de Hudson y las exploraciones y tráfico comercial en el Ártico de la «Compañía de la bahía de Hudson», cuyas factorías se extienden por el Ártico canadiense hoy, sería la causa de su muerte.

Desde el día en que Henry Hudson penetró en el estrecho de su nombre, aventurándose por el amplio y tormentoso mar que era la bahía que llevó su nombre, él pensó, convencido, que había descubierto la ruta occidental de Catay.

A despecho de la niebla y los bancos de hielo que flotaban a la deriva en el estrecho, se empeñó en explorar la bahía de Ungava y la costa norte de la península. En el transcurso de los primeros días del otoño se adentró en la bahía de Hudson en dirección oeste y norte, sin ningún objetivo al parecer, a juicio de los miembros de la tripulación, que ya comenzaban a murmurar.

Luego puso rumbo al sur, hacia la bahía James y la desembocadura del río Rupert.

Corrían los últimos días de noviembre. Era ya demasiado tarde para volver, ya

que «las noches eran largas y frías y la tierra se hallaba cubierta de nieve». El buque de Hudson quedó pronto aprisionado entre las nieves, sitiado para todo el invierno. Los hombres que se encontraban a las órdenes del explorador ya habían observado algunos signos que anunciaban el inminente desastre: un salvaje sacrificio de «gallos colgados del cuello», en la isla Digges, una tormenta que descargara sobre las accidentadas escolleras en el momento de desembarcar ellos, espantando a las aves marinas que pocos momentos antes habían estado describiendo lentos círculos sobre sus cabezas… Durante el invierno murió el carpintero, presentáronse casos de escorbuto, los alimentos escasearon… En junio, cuando por fin el *Discovery* levó anclas, hubo sospechas, acusaciones de robo de víveres y otros hechos por el estilo, que condujeron inexorablemente a la tragedia final: Hudson, su hijo y cinco hombres leales fueron abandonados sin armas ni alimentos en la isla de Charlton.

Los amotinados habían sido capitaneados por Robert Juet, piloto del *Hopewell*, y Abakuk Prickett, servidor de *sir* Dudley Digges, autor de *La Circunferencia de la Tierra o un Tratado sobre el paso del Noroeste*, uno de los patrocinadores de la expedición de Hudson. A su vuelta fueron llevados a la *Trinity House* y a la Alta Corte del Almirantazgo, para pedirles responsabilidades por su crimen. Se salvaron de morir ahorcados sólo por haber tenido la precaución de traerse consigo las cartas de Hudson, en las que habían quedado registrados los grandes descubrimientos del hombre al que condenaran a muerte. En cierto punto situado a lo largo de la costa noroeste de la bahía de Hudson, aseguraron, «junto a un gran torrente», se encontraba la buscada entrada al paso.

Sus argumentos resultaron tan convincentes, fue su optimismo tan contagioso, que al final el motín del *Discovery* cayó en el olvido.

En 1612 se organizó una nueva expedición a las órdenes de *sir* Thomas Button, integrada por el *Discovery* y otro buque, el *Resolution*, que fue respaldada por el director y la Compañía de comerciantes de Londres, descubridores del paso del noroeste. Su objetivo era hallar un camino por el noroeste de América que condujera al mar del Sur. Bylot, piloto del *Discovery* con Hudson, figuró en uno de los puestos más destacados en esta otra empresa. En el curso de dos viajes, realizados en 1612 y 1615, Button exploró las costas occidentales de la bahía de Hudson, llegando por el norte hasta la isla de Southampton.

Sir Thomas Button fue seguido cuatro años más tarde por Jens Munck, un danés, quien pasó un invierno cerca de donde ahora se encuentra la ciudad de Churchill, en la desembocadura del río de este nombre.

En 1631, el capitán James, siguiendo la estela del buque de Hudson, dio su nombre a una bahía. Luke Foxe, otro inglés, en el transcurso del mismo año exploró el norte de la isla de Southampton.

Con los viajes de los ingleses a la bahía de Hudson a mediados del siglo XVIII se llenaron diversos vacíos existentes en el gran trabajo de la exploración en el Ártico canadiense. Es innecesario señalar que no fue hallada ninguna salida de la bahía por

el oeste, pero examinando la cuestión con cierta perspectiva histórica eso carece de relativa importancia.

En efecto, los descubrimientos logrados por Hudson y sus seguidores inmediatos en la primera mitad de la decimoséptima centuria condujeron a la fundación en 1670 de la Compañía de la Bahía de Hudson. Lo mismo que en el Ártico central los descubrimientos de Barents y Hudson habían originado la industria ballenera; así en el oeste se inició un intenso tráfico comercial con las pieles, desarrollado por hombres —cazadores, viajeros, exploradores—, que en los siglos posteriores serían directamente responsables de la expansión de las fronteras terrestres del Canadá por el norte.

En 1616, mientras estaban siendo exploradas las costas de la bahía de Hudson, un notabilísimo navegante y explorador inglés, William Baffin, durante sus viajes por el norte y el oeste de la isla de su nombre, estuvo a punto de resolver el problema del paso por el noroeste. Es una lástima que por culpa de la negligencia de un popular recopilador de la historia polar, Samuel Purchas, conozcamos las exploraciones de Baffin de manera escueta. Baffin fue un navegante completo, conocedor de las aguas de la bahía de Hudson y Spitsbergen. Fue también el primero que realizó una observación lunar en el mar. Sus detallados mapas y diarios, de haber tenido Purchas la precaución de conservarlos, habrían evitado posteriormente innumerables trabajos a otros exploradores.

Baffin sabía, basándose en su experiencia, que existían pocas posibilidades de encontrar en la bahía de Hudson una salida hacia el oeste. Las mareas, las corrientes, el movimiento de los hielos señalaban todas las peculiaridades de un mar encerrado entre tierras.

Decidió, por consiguiente, probar más al norte y seguir los pasos de Davis, desplazándose hasta la costa occidental de Groenlandia para penetrar en el estrecho de Davis, donde aquel navegante pensara que se podía seguir en diversas direcciones para intentar la localización del paso. El buque de Baffin era el mismo *Discovery* utilizado por Hudson para navegar por la bahía que bautizara con su nombre, en compañía también del mismo piloto de aquél, Bylot, uno de los amotinados. Éste pudo jugar un papel u otro durante el terrible episodio que acabó con el abandono de Hudson, pero lo cierto es que fue un elemento destacado en varias expediciones árticas.

Baffin ancló el *Discovery* en las inmediaciones de la actual estación danesa de Upernavik. Luego avanzó con su buque, de sólo cincuenta toneladas, hacia el norte, por entre los hielos, encaminándose a la bahía de Melville y más allá de donde se encuentra la base aérea estadounidense de Tule.

En esta región llevó a cabo Baffin varios descubrimientos, entre ellos el del estrecho de James Lancaster y el de *sir* Francis Jones. Él lo ignoraba pero los dos conducían a las abiertas aguas del mar de Beaufort a través del archipiélago del Ártico canadiense. Cerca del estrecho de Smith, Baffin notó unas oscilaciones

grandes en la brújula, fenómeno ya conocido por él. Debió de estar por entonces en las cercanías del Polo magnético Norte.

Baffin regresó a Inglaterra en 1616, con detalles de los descubrimientos realizados, los más importantes de la historia del Ártico hasta el siglo XIX. Pero no habiendo apoyado aquéllos con los imprescindibles mapas o diarios, al poco tiempo cayeron en descrédito o fueron olvidados. En los mapas del Ártico que se publicaron en Inglaterra después de las guerras napoleónicas no aparece ninguno de los estrechos antes mencionados, ni siquiera la bahía de Baffin. Y aquellos mapas iban a servir de base para el resurgimiento de la exploración naval británica en el Ártico durante los primeros veinticinco años del siglo XIX.

Ningún nuevo progreso en la navegación del paso por el nordeste fue realizado en el transcurso del siglo XVII. Ni aun hubo intento alguno, de exceptuarse una fútil y absurda expedición capitaneada por dos alcohólicos, Wood y Flawes, en 1676. Ésta sirvió para desanimar a otros. En el siglo XVIII la exploración en el Ártico, sin embargo, experimentó un impulso. Pero esto, antes que obra de ingleses y holandeses, fue cosa de la Armada Imperial de Pedro el Grande, zar de Rusia, entonces en período de expansión.



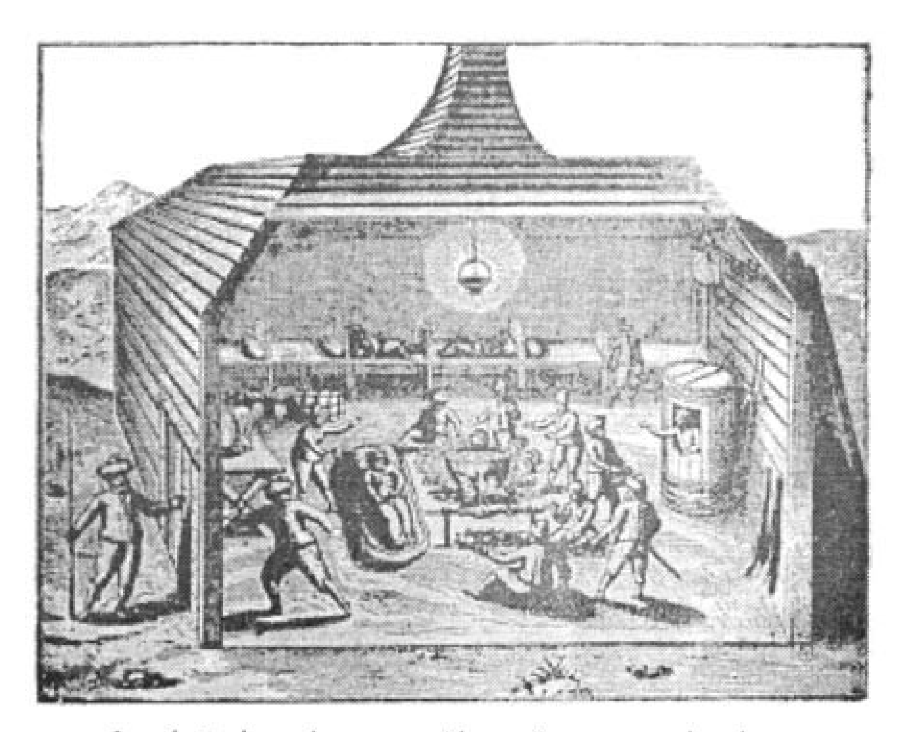
De la *Cosmographia* de Peter Aplan (1551). Muestra la supuesta relación que existe entre América y el Antártico



Los holandeses, en su primer invierno en el Ártico en 1596



La expedición Barents cazando osos polares



La cabaña de madera construida por Barents y sus hombres
en la isla de Nueva Zembla

SEGUNDA PARTE

LA ÉPOCA DE LA EXPLORACIÓN

IV

ÁRTICO Y ANTÁRTICO: LA ÉPOCA DE LA ESTRATEGIA Y LA EXPLORACIÓN

A finales del siglo XVIII el Ártico había comenzado a tomar una forma concreta en los mapas. Hacia el este, a lo largo de la desolada costa del norte de Rusia, los ingleses habían alcanzado el mar de Kara, en el que penetraran los holandeses. En el mar de Barents habían sido reconocidas las costas occidentales de las islas gemelas de Nueva Zembla, en tanto que en el oeste se había descubierto Spitsbergen, la isla del Oso y la isla Mayen. Holandeses e ingleses rivalizaban en estas aguas, entregados a la pesca y captura de ballenas, morsas y focas.

Al oeste de estas islas, coronadas de masas de hielo, aunque reinaba gran confusión por culpa de los errores que figuraban en el mapa de los Zeno, la masa de tierra que los escandinavos llamaran Groenlandia (la «West England» y «West Friezeland» de los ingleses, desorientados por los cartógrafos), había emergido de un olvidado pasado. A lo largo de las costas meridionales de Groenlandia, John Davis, el descubridor del estrecho del mismo nombre, era el primero que intentaba efectuar algunas exploraciones sistemáticas.

El avance más espectacular durante este período, sin embargo, tenía lugar en el Ártico canadiense. Allí habían quedado definidas no solamente las fronteras orientales del moderno Canadá (Labrador y la isla de Baffin), sino también el estrecho de Hudson, localizado primeramente por Davis. Hudson había averiguado que conducía a las aguas de un mar abierto.

Este descubrimiento, la bahía de Hudson, en realidad, dio nuevas esperanzas a los que buscaban una entrada correspondiente al paso del noroeste. Más importante para el futuro de la exploración polar resultó el descubrimiento de William Baffin, al norte del Círculo Ártico, de la bahía de su nombre y de los tres estrechos que se iniciaban en ella. Éstos, cuando se redescubrieran en el siglo XIX, iban a proporcionar las rutas de acceso para el paso del noroeste y el Polo.

Estas expediciones marítimas, organizadas por corporaciones mercantiles y sociedades particulares, empeñadas en el hallazgo de una ruta comercial a través del Ártico, con el fin de llegar a los ricos reinos orientales que bordeaban el océano Pacífico, no fueron las únicas aventuras registradas durante la decimoséptima centuria.

Otros descubrimientos, pese a que no hay constancia de los mismos, debieron de haber sido llevados a cabo por los balleneros que avanzaban siguiendo la estela de dichas expediciones. Entretanto, por tierra, los hombres de la Compañía de la Bahía de Hudson, cazadores, guías y viajeros, que vivían en el país y habían aprendido de

los esquimales y los indios los mejores métodos para desplazarse de un sitio a otro y hacer frente a todos los obstáculos con garantías de supervivencia, nada más establecer los fundamentos de una gran industria peletera, habían comenzado a extender la frontera canadiense hacia el norte.

El Antártico, del cual tan poco se ha dicho hasta ahora, continuaba siendo a lo largo del siglo XVII un argumento de tipo académico. Se especulaba sobre la existencia de un fértil continente situado al sur. Cada nuevo descubrimiento, cada rumor relacionado con las nuevas tierras de los mares meridionales, era exhibido a modo de confirmación de todo lo que los geógrafos habían anunciado.

Cuando las islas Salomón —dotadas, insistían sus descubridores, con todas las riquezas del famoso rey—, fueron descubiertas por el español Álvaro de Mendaña y su piloto portugués Pedro Fernández de Quirós en 1568, se las identificó enseguida como porciones desprendidas de una especie de continental El Dorado, que se adentraba hacia el norte en el Pacífico desde una posición central alrededor del Polo Antártico. No solamente las islas Salomón, sino también las Carolinas y las Marianas, las Nuevas Hébridas y las Marquesas, descubiertas por Mendaña y Quirós en 1595 y 1605, presagiaban, se pensó, un cercano continente que podía aparecer ante los navegantes en el momento más inesperado.

Indirectamente, las islas Salomón fueron origen de una contribución negativa al problema, aunque esto no se apreció así en aquella época. Cuando al mundo civilizado llegaron noticias del descubrimiento de Mendaña, *sir* Richard Grenville y un grupo de emprendedores caballeros ingleses, que contaban con la aprobación y el apoyo de la Reina, llevaban a cabo los primeros planes para irrumpir en las zonas reservadas a los españoles en el Pacífico y en las rutas del Atlántico prohibidas, las cuales conducían a Catay.

Se proponían navegar por el estrecho de Magallanes y remontar la costa occidental de América, en busca de un estrecho de Anian o un paso por el noroeste. Luego se añadió a tal proyecto otro: «el descubrimiento y disfrute, en favor de Su Majestad la Reina y sus súbditos, de todas las tierras, islas y países situados al sur, más allá del equinoccio, donde el Polo Antártico presentara cualquier elevación sobre el horizonte».

Estos planes, concebidos probablemente en 1573, eran obra de los primos Hakluyt, al igual que otros de idéntico carácter que datan de la época isabelina. Luego, la Reina retiró el permiso concedido debido a que, temporalmente, las relaciones de Inglaterra con España habían mejorado. Cuatro años más tarde, no obstante, con ocasión de haber adquirido aquéllas cierta tirantez, se tornaron a estudiar los proyectos mencionados, lo cual desembocó en el gran viaje de circunnavegación realizado por Drake desde 1577 a 1580.

Emergiendo del estrecho de Magallanes —donde su buque, el *Pelican*, fue rebautizado con el nombre de *Golden Hind*—, Drake se vio arrastrado por fuertes vientos hasta el sur del cabo de Hornos, penetrando en el paso al que había de dar su

nombre. El navegante, como resultado de sus observaciones, forjó una teoría: la existencia de un continente pegado a Sudamérica. Pero, como ocurrió con Magallanes, al rechazar la idea de que Tierra del Fuego fuera el extremo de un continente meridional, los geógrafos y no los marinos fueron creídos, y doscientos años después los primeros continuaban especulando con la idea de un fértil continente situado al sur, extendiéndose por el norte hasta la zona templada. Insistióse en tales especulaciones pese a las protestas de los marinos, especialmente de los bucaneros ingleses Bartholomew Sharpe, Ambrose Cowley, Edward Davis y William Dampier, que vagaron libremente por aquellas aguas durante muchos años a lo largo del siglo XVIII. Alegaban que, a menudo, en sus viajes, habían navegado por puntos que en los mapas aparecían marcados como zonas terrestres.

Mientras los geógrafos discutían incesantemente sobre muchas de las extravagantes ideas puestas en circulación, en el Antártico se estaban realizando algunos auténticos descubrimientos. Dirk Gerritzs, de la Compañía Holandesa de la India Oriental, que según se afirma vio en 1599 las montañas nevadas de un continente, puede que sea el primer hombre que divisó las cumbres de las islas Shetland del sur, que quedan por debajo del Paso de Drake y del cabo de Hornos.

En 1675, probablemente, un capitán mercante, Antonio de la Roché, divisó desde su buque las costas de Georgia del Sur. Se supone, erróneamente, que esta isla fue avistada doscientos años antes por el portugués Américo Vespucio. Con todo, este aislado y casual descubrimiento sería tenido por incierto antes de que se hallara una solución para el vital problema de la longitud, ya que conociendo ésta podía ser fijada la posición de los navíos y de las tierras con precisión. Tal meta no se había de alcanzar hasta los últimos años del siglo XVIII.

Hablando en términos generales, éste era el estado de los descubrimientos en las regiones árticas y antárticas a finales de la decimoséptima centuria. Con el comienzo de un nuevo siglo, bajo la influencia de otras condiciones políticas y estratégicas, y en respuesta también a la evolución intelectual, social y técnica, cambiaron los móviles de la exploración polar, así como los métodos.

España, como dominante poder imperial, y Holanda, como rival comercial destacado, desaparecían de la escena europea para ser reemplazadas por Francia, la Francia de Luis XIV, decidida a triunfar al asumir el papel que anteriormente desempeñara España, y a establecer un imperio marítimo, colonial y comercial más extenso, más espléndido.

Durante las largas series de guerras anglofrancesas —la de Sucesión española, la de los Siete Años, la de la Independencia americana—, que tuvieron lugar continuamente a lo largo del siglo XVIII, el Ártico, las tierras del Canadá del subártico, las rutas comerciales que cruzaban el océano meridional, incluso la perspectiva de beneficios de tipo colonial en el todavía no descubierto continente, determinaron en parte la estrategia marítima de los dos grandes poderes.

En este período de exploración estratégica, el territorio del Ártico se vio afectado

en otro sentido cuando Pedro el Grande, Zar de Rusia (1682-1725), inició en Asia el primero de una serie de grandiosos proyectos nacionales tendentes a su expansión colonial.

Éstos condujeron con el tiempo a la ampliación de los puestos rusos al sur del estrecho de Bering y a lo largo de la costa de Asia. Para un Zar tan deseoso de emular, e incluso eclipsar, los triunfos en la exploración obtenidos por el oeste, quien fue, además, el fundador de la Armada rusa, el descubrimiento de un paso por el noroeste constituía en sí mismo un reto, una invitación a desplegar, para admiración de los occidentales, las proezas que en el campo de las exploraciones y de la técnica era Rusia capaz de llevar a cabo.

Sin embargo, cuando sus remotas colonias del Pacífico cobraron auge, la cuestión del paso por el noroeste adquirió para Rusia una nueva, especial y más urgente significación, al ver en aquél una posible ruta, gracias a la cual las citadas colonias podrían ser mantenidas más beneficiosamente, frente al largo y tedioso camino seguido por las caravanas que atravesaban los bosques de la infinita Siberia.

Este interés del gobierno por la exploración fue el origen de ciertos cambios básicos en la organización. En Holanda, en Inglaterra, en Rusia asimismo, en sus primeros avances hacia las lejanas fronteras de Siberia, las expediciones descubridoras habían sido planeadas por grupos y corporaciones privadas, aventureros comerciantes que alquilaban buques y contrataban marinos para fines de lucro puramente personales.

Pero cuando la exploración se convirtió, en el siglo XVIII, en un instrumento de la política en buena parte, aquélla devino una tarea cuya realización corrió a cargo de naves y hombres pertenecientes a las armadas nacionales, unas veces inglesa y otras francesa, cuando no rusa. En Inglaterra el uso de la Armada en la exploración polar llegó a ser una práctica tradicional, firmemente establecida. Desde la época de Cook hasta las primeras expediciones de Robert Falcon Scott, a principios del siglo XX, los oficiales de la Royal Navy desempeñaron un papel dominante —algunos piensan que excesivamente exclusivo—, en la organización y realización de las exploraciones polares.

La innovación más sorprendente, con todo, durante el siglo XVIII, cuando la ciencia comenzó a aproximarse a su forma actual, fue la inclusión en las exploraciones polares de un motivo científico. En dicha centuria se inició la exploración científica, y James Cook, que en el curso de sus tres grandes viajes al Pacífico y el Antártico iba a fundar para su patria un nuevo imperio marítimo y comercial, el más importante de cuantos se habían conocido, fue el primero en demostrar cuán efectivamente podían aliarse la ciencia y la estrategia.

En el desarrollo de la exploración científica, las nuevas Academias fundadas en Inglaterra, Francia y Rusia en los últimos años del siglo XVII y primeros del XVIII también jugaron un papel decisivo, actuando como asesoras del gobierno. La fundación por real decreto de la *Royal Society* en Inglaterra, en 1660, fue seguida en

1666 por la creación de la *Académie des Sciences*. Pero Rusia, durante siglos sumida en las oscuridades medievales, no se vio afectada por tal interés nacional, centrado en los estudios científicos, hasta 1697. En 1717, Pedro el Grande, el primer Emperador ruso que viaja por el extranjero, consultó con los científicos y técnicos occidentales, con el propósito, sin duda, de rivalizar con ellos. No obstante, hasta 1725, año en que Pedro el Grande falleció, no fue fundada la Academia Imperial de Ciencias, cuyo objetivo no era tan sólo el de fomentar los estudios de las ciencias físicas y naturales, sino también el de ampliar la exploración activa del vasto territorio ruso y de los de expansión.

En el notable progreso de las ciencias de que fue testigo el siglo XVIII, hubo un avance concreto que influiría directamente en la exploración polar. Con excepción de la Química, nada se desarrolló con rapidez tan vertiginosa como el magnetismo. A los estudios magnéticos se les había dado un nuevo y revolucionario impulso un siglo antes, cuando William Gilbert publicó, en 1600, su gran descubrimiento de que la Tierra era un imán globular. Esto, a su vez, condujo a la demanda de formulación de leyes generales o principios que podían ser deducidos solamente a base de amplias, coordenadas y simultáneas observaciones referentes a la variación e inducción magnética.

Tales descubrimientos estimularon enormemente la exploración científica y en 1699, una expedición naval, la primera de aquel carácter que abandonaba las costas inglesas, fue llevada a cabo. Se utilizó el buque de Su Majestad, *Paramour*. Aquélla se encomendó —tremendo error—, a un hombre de tierra adentro, Edmund Halley, el astrónomo real, temerariamente colocado en el puesto de mando por el Almirantazgo. No obstante, a base de sus observaciones en el Atlántico sur, se confeccionó el primer mapa de variaciones magnéticas. Siguiendo dicho precedente el registro de las observaciones de tal tipo se convirtió en los tres siglos anteriores al actual en el deber elemental de las expediciones marítimas.

Los largos viajes de exploración, tan característicos de la decimoctava centuria, no hubieran podido ser realizados jamás sin los considerables avances logrados en materia de higiene, en navegación (con respecto de la cual los estudios magnéticos representaron algo vital) y en la construcción naval.

En relación con la higiene, el progreso más notable desde la introducción en 1601 del zumo de fruta como antiescorbútico, fue la publicación en 1753 del *Tratado del Escorbuto*, escrito por James Lind.

En cuanto a la navegación hay que citar el invento del cuadrante de reflexión, debido a John Hadley (más adelante, el sextante), en 1731; la publicación por Nevil Maskeleyne, en 1767, del primer almanaque náutico; la comprobación en 1762 del cronómetro de John Harrison, muy preciso para su época… Éstos fueron los principales avances, cada uno de los cuales contribuyó a cubrir la mayor necesidad del marino: la solución del problema de la longitud.

En la cuestión referente a los buques, significó un progreso la utilización por

Cook de naves especialmente seleccionadas y adaptadas a las exigencias de la exploración. La elección de las embarcaciones señala como ningún otro dato los móviles de la exploración en cada caso. En los siglos XVI y XVII se precisaban para los viajes al Ártico, en busca del paso de Catay, buques de carga aptos para transportar voluminosas mercancías. En la decimoctava centuria, una centuria guerrera, cuando la exploración se hallaba íntimamente ligada a las operaciones estratégicas, fueron usados buques armados en general. Al iniciarse en la segunda mitad de aquel siglo las exploraciones científicas con Cook, éste escogió las naves de acuerdo con el fin a que eran destinadas. Éstas eran pequeñas, pero robustas; espaciosas, pero de poco calado; eran, asimismo, capaces de navegar por las anchuras oceánicas, sin dejar de tener condiciones que permitieran el acercamiento a costas desconocidas, para su reconocimiento, para adentrarse en ellas si era preciso. A bordo de esos buques de trescientas toneladas, aproximadamente, Cook logró efectuar las primeras inspecciones hidrográficas en el Antártico.

Otra faceta de la exploración durante el siglo XVIII en la región polar y otras zonas, que a menudo se omite, fue el creciente interés del público por aquellas empresas, interés que acabaría por influir en la dirección de las mismas. Después de la publicación del *Nuevo viaje alrededor del Mundo*, por William Dampier, en 1697 —un *best-seller* de la época—, vieron la luz numerosos libros de idéntico carácter, los cuales gozaban del favor del público, hasta el punto de ocupar el segundo lugar en las preferencias de los lectores, inmediatamente detrás de los que trataban temas teológicos. Esto se mantuvo así durante mucho tiempo, tomando un auge especial a finales de la decimoctava centuria, cuando los viajes de Cook iniciaron la era más memorable de la exploración geográfica desde la época del Descubrimiento. En Inglaterra, la imaginación popular fue espoleada de diversas maneras: por medio de la fundación de sociedades privadas cuyo primordial objetivo era el fomento de los viajes y exploraciones, tal cual la *Linnean Society* y la *African Association*, esta última establecida en 1788 para apoyar las expediciones de carácter botánico por el continente negro; por la divulgación en provincias realizada a través de la Prensa y el establecimiento de librerías de préstamo; por la publicación, no solamente de costosos volúmenes, adquiridos por personas ricas para adorno de sus bibliotecas particulares, sino también de ediciones baratas o, como en el caso de G. W. Anderson, quien puso a la venta los *Viajes de Cook*, cediendo el libro por entregas…

Esta literatura popular sobre la exploración, día por día incrementada, contaba con una serie de colecciones que no venían a ser, en modo alguno, especulaciones o discursos moralizadores nacidos de la pluma de geógrafos o filósofos, sino historias personales de descubrimientos y aventuras como el *Nuevo viaje*, de Dampier.

Dos obras de esa clase, publicadas en Inglaterra y en Francia, lograron enfocar la atención del público y de los gobiernos en el problema de la existencia de un fértil continente meridional, suscitando un amplio interés por la exploración en el

Antártico.

En 1745 apareció en Inglaterra la segunda edición de la obra titulada *Complete Collection of Voyages and Travels*, escrita por el doctor John Campbell. Estaba dedicada a los comerciantes del país, para quienes, declaraba el editor, abríase un nuevo mundo al sur, un mundo de múltiples perspectivas con respecto al comercio, las colonias, el reforzamiento del prestigio naval británico…

En Francia, por sugerencia del naturalista Buffon, patrocinador de aquella idea, Charles De Brosses, presidente del Parlamento de Dijon, publicó, en 1756, su *Historia de las navegaciones en las tierras australes*.

En ambos países —y en Francia las pérdidas territoriales y las humillaciones sufridas por el Tratado de París de 1763, hizo el descubrimiento de aquel continente más imperativo—, esos libros provocaron un gran entusiasmo y agitación entre el público. Todo el mundo pensaba que debían ser enviadas expediciones que incorporaran a la geografía conocida las inhóspitas regiones del Antártico.

Pero, pese a este fondo de influencias, debemos concentrar nuestra atención, ante todo, en el Ártico. El siglo XVIII fue una centuria de realizaciones rusas en aquella zona, debido a que Inglaterra estaba preocupada con los viajes al Pacifico y al Antártico que llevaba a cabo James Cook. Sin embargo, los buques británicos no permanecían inactivos en el Ártico, especialmente en aguas de la bahía de Hudson, desde donde se efectuaron una serie de reconocimientos en busca de la entrada al paso del noroeste. Varios de ellos tuvieron lugar a mediados de la centuria citada, cuando Inglaterra se hallaba ocupada con una serie de operaciones navales encaminadas a asegurar su dominio sobre el Canadá y expulsar de allí a los franceses.

Desde el último y trágico viaje de Hudson habían sido realizados varios intentos para descubrir el paso expresado desde la bahía que llevaba el nombre del famoso explorador. Éste encerraba un gran interés para los promotores de la City londinense, que examinaban la perspectiva de una ruta marítima directa hacia las tierras del norte del Canadá, susceptible de ser aprovechada para el tráfico de pieles.

Los viajes ingleses realizados entre 1615 y 1617, la expedición danesa al río Churchill de 1619-1620 y las efectuadas diez años más tarde por el capitán Thomas James y Luke Foxe, respaldados, respectivamente, por los comerciantes de Bristol y Londres, ya han sido mencionados.

Desde el punto de vista geográfico aquéllos no hicieron grandes progresos, quizá, pero esos viajes fueron importantes, porque sirvieron para adiestrar a los marinos ingleses en la navegación por el Ártico.

En la segunda mitad del siglo XVII, a los motivos que originaron dichas expediciones —de carácter comercial, estratégico o con afanes de descubrimientos—, hubo que añadir el científico, estimulado en Inglaterra por la *Royal Society*, cuyos miembros mostraron desde un principio un creciente interés por los fenómenos árticos y los problemas de la navegación en aquella zona.

Durante esos años y los siguientes, no obstante, el motivo comercial constituyó el

incentivo más fuerte. Los colonos y la Compañía de un lado y el Gobierno por otro, examinaban la cuestión con puntos de vista distintos, ya que los primeros se hallaban interesados primordialmente en obtener beneficios mientras que el segundo veía en las actividades comerciales simplemente un arma de expansión estratégica y mercantil.

Pero para ambas partes la cuestión poseía una gran importancia, pues el comercio de las pieles era para los colonos del norte lo que el tráfico del tabaco para los colonos del sur de los Estados Unidos. La mercancía proporcionaba el dinero necesario para adquirir los productos manufacturados en la metrópoli.

Las rutas que había de utilizar ese comercio pesaron mucho a la hora de planear los viajes británicos cuyo objetivo era la localización de un paso por el noroeste. A finales del siglo XVII el Gobierno y los comerciantes de Londres estaban convencidos de que el comercio de pieles se desarrollaría mejor no por la ruta normal y geográficamente más lógica del río San Lorenzo, sino mediante directos viajes por mar desde Inglaterra, por el estrecho de Hudson a la bahía del mismo nombre.

Los colonos y las factorías comerciales que quedaban al sur de la bahía miraban eso con malos ojos, pues tales medidas les restaban beneficios. Pero en Londres las nuevas propuestas, expuestas primeramente, cosa extraña, por dos resentidos franco-canadienses, fueron bien acogidas. Los viajes por la ruta citada supondrían un rudo golpe para el comercio francés y sus zonas de influencia en el sur, en tanto que a la City tales accesos directos le serían mucho más convenientes. Ofrecía posibilidades, además, de asociación con expediciones destinadas a la exploración ártica y a la investigación científica, particularmente las tendentes a la localización del famoso paso por el noroeste. Esto continuaba despertando el entusiasmo de todos y una especial y absorbente pasión en los gobiernos, hombres de negocios y hombres de ciencia.

Para salir al encuentro de esta ofensiva inglesa que acababa de proyectarse, los franceses organizaron varios viajes para buscar el paso, con la idea de excluir del tráfico comercial en el norte a los ingleses.

Pero el tratado de Utrecht de 1713 puso fin a tales ambiciones ya que por éste los franceses perdieron todos sus puertos a lo largo de las costas de la bahía. Mas, incluso con el campo así despejado, nuevos obstáculos fueron opuestos al planeamiento de viajes que apuntaban al norte de la bahía de Hudson, ya que la Compañía se mostró decididamente opuesta a la nueva política de expansión y penetración.

Según declararon sus miembros, no disponían de recursos ni hombres para establecer factorías comerciales en el interior, que les era hostil, y preferían consolidar lo que ya poseían en lugar de probar a extenderse, dejando a los indios encargados de llevarles las pieles hasta las costas de la bahía.

En la segunda década del siglo XVIII esta oposición por parte de la Compañía a los viajes de exploración y expansión fue temporalmente vencida por la influencia de una persona que con anterioridad había ejercido el cargo de director de la firma.

Tratábase del capitán James Knight, quien en 1719 se puso al frente de una expedición integrada por tres buques. No le impulsaban fines comerciales únicamente, sino también el deseo de descubrir el paso por el noroeste y las minas de cobre y oro que, según se afirmaba, existían en aquellas remotas regiones. La expedición de Knight terminó en desastre. Cuando él y sus hombres se hallaban ya extenuados a consecuencia de los sufrimientos y privaciones fueron asesinados por una pandilla de esquimales, de acuerdo con las averiguaciones practicadas por otros expedicionarios. Esto llevó a la Compañía a adoptar una posición inquebrantable, manifestando que en lo sucesivo ya no animaría a nadie a emprender aquellos ambiciosos objetivos.

En Londres, sin embargo, se había ido desarrollando una opinión muy diferente a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII. Había temores de que la renovada y amplia expansión de los cazadores y exploradores franceses hacia el norte y alrededor de la bahía acabara aislando a los ingleses en sus puestos a lo largo de las costas, dominando sus adversarios el interior. Tales temores hicieron que se reclamase una política ofensiva que tendiese tanto a la conservación de las posiciones conseguidas como al planeamiento de viajes de descubrimiento y penetración, los que la búsqueda del paso del noroeste pudiese exigir. El portavoz de los que pensaban así, en constante aumento, era Arthur Dobbs, de Ulster, miembro del Parlamento irlandés, uno de los hombres notables que han surgido de vez en cuando constituyéndose en perseverantes paladines del descubrimiento polar.

Dobbs, un entusiasta de la exploración en las remotas zonas, se hallaba vivamente interesado en el problema del paso y fue él quien señaló al capitán James Middleton, uno de los empleados de la Compañía, como hombre suficientemente versado en el estudio de las corrientes marinas y las variaciones magnéticas (tanto que en 1736 ingresó en la *Royal Society*, en calidad de miembro), para dirigir una expedición.

Indudablemente, a causa de la significación estratégica del viaje, Dobbs propuso que en esta ocasión el viaje fuese respaldado por el Almirantazgo.

En el mes de junio de 1741 el capitán Middleton salía del Támesis en dirección al Ártico en el *Furnace*, uno de los buques de Su Majestad, al cual acompañaba el *Discovery*. La expedición, una vez más, resultó un fracaso. La tripulación se amotinó. Presentáronse casos de escorbuto. Y los oficiales de aquellos barcos demostraron no poseer conocimientos para enfrentarse con aquellas arduas y complicadas tareas. Siguiendo la ruta de Foxe, los buques de Middleton penetraron en el río Wager, así denominado en honor al primer lord del Almirantazgo. En realidad, llegaron más al norte, a la bahía Repulse, en el Círculo Ártico. Pero Middleton regresó convencido de que no existía ningún paso a lo largo de la costa de la bahía de Hudson.

Arthur Dobbs, sospechando que Middleton había sido sobornado, al llegar a una conclusión tan grata para la Compañía, se negó a renunciar a la lucha. En 1745, el año en que la captura por los ingleses de la gran fortaleza de Vauban, en Louisburg, demolió las defensas francesas de su principal arteria, el San Lorenzo, consiguió

convencer al Parlamento para que aprobara una recompensa de 20 000 libras destinada a premiar a aquella persona que descubriera un paso al noroeste por la bahía de Hudson.

Dos años más tarde zarpaba una expedición mandada por el capitán Moore y costeada por el público, al objeto de ver de hallar el misterioso paso. El capitán Moore se adentró profundamente en la ensenada de Wager, donde descubrió que ésta se extendía por dos pasadizos minúsculos, en lugar de llevar al gran paso que habían esperado localizar, camino del distante Oriente. Confirmada así la labor de Middleton —cosa que también haría a principios del siglo XIX un explorador inglés, Parry—, el interés británico por el paso declinó.

Las siguientes expediciones se organizaron no en Londres, sino en Filadelfia, en los años 1753 y 1754. Cuatro años después, la fortaleza de Louisburg, que había sido devuelta a Francia, bajo la Paz de 1748, fue conquistada de nuevo y a ésta siguió la de Quebec y Montreal, las llaves del Canadá francés.

Suprimida así la amenaza francesa, dejaron de existir razones de carácter estratégico que impulsaran a la búsqueda del paso. En Inglaterra, no obstante, se reavivó el interés sobre el tema en la segunda mitad del siglo XVIII. En 1761 y 1762, Middleton, en unión del capitán Norton, aceptaron una sugerencia formulada por el capitán Moore, que les recomendó la exploración de la ensenada de Chesterfield.

Ésos fueron los últimos viajes importantes de exploración emprendidos en la decimoctava centuria, orientados hacia las aguas de la bahía de Hudson. En 1763 la Paz de París cerraba la guerra de los Siete Años. Consecuentemente, la presión en Londres, tendente a conseguir que se emprendieran viajes de descubrimiento para contrarrestar la expansión francesa, cesó.

Antes de volver a ocuparnos de las grandes exploraciones rusas en el Ártico es preciso que mencionemos otra expedición británica. Merece que aludamos a ella porque muestra, en su equipo y en su interés por la ciencia, otra actitud con respecto a tales tareas, de la que Cook es responsable en gran parte.

El animador de dicha empresa fue el honorable Daines Barrington, abogado, naturalista y estudiante de la historia del Ártico, quien persuadió a los miembros de la *Royal Society* para que sometieran una memoria (a través del primer lord del Almirantazgo, conde de Sandwich) al rey Jorge III, recomendando con urgencia la organización de una expedición de carácter científico al Polo Norte, vía Spitsbergen.

Se sabía que el emprendedor Chevalier de Bougainville estaba a punto de realizar una expedición de ese tipo el mismo año. Al armar sus dos buques el Almirantazgo sopesó la atractiva perspectiva de un encuentro con el francés.

La expedición británica fue mandada por el honorable Constantine Phipps, instalado a bordo del *Racehorse*. El comandante Skeffington Lutwidge mandaba el *Carcass*, entre cuya tripulación figuraba el guardiamarina Horatio Nelson. El *Racehorse* contaba con los servicios de un astrónomo, Israel Lyon, y dos pilotos, para la navegación entre los hielos, de la flota ballenera de Groenlandia.

La expedición, acerca de la cual existe un detallado relato en el diario privado del guardiamarina Thomas Floyd, estableció nuevas normas en el sistema británico de exploración en el Ártico. Los buques escogidos tenían las proas y los fondos protegidos, para poder navegar con más seguridad por entre los hielos. Llevaban a bordo grandes sierras y hachas, cables y anclas y muchos ladrillos, arena y cal, por si acaso naufragaban frente a las costas árticas. El Almirantazgo determinó las prendas que habían de usar todos: chaquetas, chalecos y pantalones de franela y calcetines de lana. El médico de la expedición, el doctor Irving, «justamente célebre por sus conocimientos de Filosofía Natural», inventó —por no practicarse entonces la fusión del hielo—, una ingeniosa máquina que permitía obtener agua potable destilándola del mar. Insistió, pese a todo, en que la alimentación de los tripulantes debería ser a base de manteca y arroz, especialmente, en lugar de queso y avena, con objeto de reforzar la comida diaria, en la que entraba en buena proporción la carne de buey y de cerdo.

Constantine Phipps zarpó en 1773 y aunque contribuyó poco a la delimitación precisa de Spitsbergen logró avanzar un trecho considerable hacia el norte, llegando incluso a superar en esto a Hudson, en varias millas.

Los expedicionarios vivieron varias aventuras. Los dos buques estuvieron a punto de quedar cercados por los hielos y Horatio Nelson, con motivo de haberse trasladado de un buque a otro, sumido en una espesa niebla, decidió, temerariamente, hacer frente a un oso. Pese a haber agotado sus municiones Nelson se negó resueltamente a regresar al buque. El comandante Lutwidge, por último, ordenó que fuera disparada la artillería del navio, con lo que el oso, espantado, emprendió la huida.

Estos viajes ingleses a la bahía de Hudson y a las aguas de Spitsbergen eran, no obstante, empresas carentes de importancia en comparación con las grandes hazañas de exploración en el Ártico que el siglo XVIII presenciaba al posar la mirada en el este: la culminación de la fase de expansión colonial y comercial por parte de Rusia, a través de los bosques y praderas de Siberia, hasta alcanzar el estrecho de Bering y la región del océano Pacífico.

Por su grandeza, por su concepción «a gran escala», las expediciones rusas se correspondían con la ambición y energía física e intelectual de su principal impulsor, Pedro el Grande, un monarca que estaba decidido a superar a los occidentales «hallando un paso por el mar Ártico que condujera a China e India», un camino al nordeste que permitiese penetrar en el océano Pacífico.

El primer problema con que se enfrentaron los exploradores rusos, el de saber si Asia y América estaban unidas por la tierra o separadas por el mar —cosa que no había de averiguarse hasta mediado el siglo XVIII—, había quedado resuelto tres cuartos de siglo antes, por obra de un cosaco siberiano, Simón Dezhnev, miembro de una banda que había huido hacia el este para escapar de la esclavitud.

En 1644 Simón llegó al río Kolyma, que desemboca en el mar del este siberiano. Cuatro años más tarde, Dezhnev y sus compañeros se ponían en marcha de nuevo,

utilizando seis embarcaciones de fondo plano, y costeando llegaron hasta cabo Este (Mys Dezhneva), desde el que se dominaba el estrecho de Bering.

Aquel era el territorio de las belicosas tribus Chukchi. Solamente Dezhnev y la tripulación de su bote escaparon con vida de allí. Rodearon la península de Chukchi (Chukotskiy Poluostrov) y alcanzaron la desembocadura del río Anadyr.

Algunas noticias, vagas, sin confirmar, en relación con este primer descubrimiento del estrecho de Bering, debieron llegar a la Corte Imperial, a través del inmenso territorio que separaba las factorías rusas en el este de Siberia de la nueva capital, San Petersburgo. Se afirma que en un mapa presentado a Pedro el Grande por un prisionero sueco había sido registrada la penetración rusa en el estrecho de Bering y la península de Kamchatka. Posiblemente, tales rumores estimularon el grandioso proyecto que Pedro se proponía llevar a la práctica.

Esta primera gran expedición rusa al Ártico fue tan diferente de los primeros esfuerzos de los pioneros, como las expediciones británicas del siglo XVIII de las iniciales empresas de los comerciantes aventureros. Su planeamiento y ejecución constituyó una tarea de carácter nacional, en la que se combinaban los motivos estratégicos con los geográficos y científicos. Ha de parecer natural, por tanto, que los buques utilizados y el jefe designado, Vitus Bering, danés, pertenecieran a la nueva y progresiva Armada Imperial rusa.

Seis meses antes de su muerte, en 1725, Pedro el Grande dio los últimos toques a sus planes. Vitus Bering y sus hombres debían hallarse impresionados por la magnitud de la empresa, pues ésta implicaba no solamente un viaje inicial por tierra de 5000 millas, a través de Europa y Asia, en dirección a Okhotsk, en la costa del Pacífico, el cual obligaba al transporte de hombres y abastecimientos mediante balsas, sobre las agitadas aguas de cuatro de los ríos más grandes de Rusia, sino que al final esperaba a aquéllos un desplazamiento por mar, en dirección al norte, alrededor de la península de Kamchatka, seguido de un desembarco en la costa americana.

En el verano de 1725, Bering y los veinticinco hombres que formaban su cuerpo expedicionario habían alcanzado el poblado de Yakutsk, situado en una curva del río Lena. Ya de por sí éste había sido un larguísimo y cansado viaje. Peor era aún lo que les aguardaba a todos. Hasta aquel momento habían avanzado por terrenos relativamente llanos. Ahora bien, entre Yakutsk y Okhotsk se extendían setecientas millas de territorio sembrado de ríos, montañas y pantanos, barrido por las ventiscas de un invierno anticipado. De los doscientos caballos que formaban parte de la caravana de Bering muchos murieron de frío. Montones de utensilios y provisiones hubieron de ser transportados con ayuda de trineos hasta la población costera de Okhotsk.

Aquí Bering hubo de luchar contra los ardides mezquinos de aquellas personas encargadas de ejercer la autoridad, cuya corrupción y apatía constituiría uno de los obstáculos que se opondrían poderosamente a su avance. Pero uno de los buques para

el viaje al norte, el *Fortune*, había sido construido ya y en el verano de 1727, dos años después de la salida de San Petersburgo, fue explorada la ruta marítima de Kamchatka.

En el transcurso del verano siguiente fue terminado el segundo buque, el *San Gabriel*, tras sucesivas e intolerables demoras. En el verano de 1729, Bering pudo circunnavegar la península de Kamchatka y el golfo de Anadyr.

Las tribus Chukchi, de las que Simón Dezhnev había logrado escapar milagrosamente, adoptaron en esta ocasión una actitud amistosa. Las historias de los hombres que formaban parte de aquellas tribus, en las que se referían viajes realizados al norte, en dirección al río Kolyma, que, según los nativos, desembocaba en un mar cubierto de hielo, sirvieron a Bering de acicate.

Abandonando el golfo de Anadyr (Anadyr'-skiy Zaliv), el *San Gabriel* rebasó la isla de San Lorenzo, denominada por el explorador como su santo patrón, penetrando en el estrecho de su nombre. Hacia el oeste se elevaba sobre el mar el cabo de Dezhnev (Mys Dezhneva), el extremo más saliente de Asia. Pero por el este, sobre la costa de Alaska, había una densa masa de niebla y los expedicionarios no lograron divisar el menor vestigio de tierra. Bering había cumplido en parte con su misión, ya que había hallado un paso marítimo que unía el Pacífico con el océano Ártico. Pero aún tenían que navegar por aquél y seguir a lo largo de la costa occidental, a fin de que no existiese la menor duda acerca del descubrimiento. Continuar o regresar… No era fácil tomar una decisión. El estrecho de Bering se encontraba despejado de hielos, pero resultaba peligroso en aquella época. Podía presentarse en cualquier instante el invierno, con todas sus secuelas, lo cual originaría el aislamiento de los viajeros. En todo caso, se enfrentaban con un largo y arriesgado desplazamiento hasta alcanzar Okhotsk. De sufrir un contratiempo —esto Bering lo sabía perfectamente—, la expedición quedaría abocada al desastre. Consecuentemente, decidió volver.

Un viaje infructuoso hacia el este, realizado en el verano siguiente, completó los cinco años de exploración de Bering, quien después regresó triunfante a San Petersburgo, para informar a Ana, la Zarina. Pero los aplausos de todos se transformaron en público desdén cuando Bering refirió sus aventuras. El registro en los mapas de la península de Kamchatka, el descubrimiento de nuevas islas, la revelación de un estrecho que separaba Asia de América, acerca del cual tanto habían especulado los geógrafos, todas estas realizaciones fueron ahogadas por la oleada de la acusación pública. Se reprendió a Bering por su aparente timidez. Fue una suerte que en la Corte existieran hombres que creían en él aun tanto como para apoyar su solicitud, en demanda de que se le otorgara el mando de otra expedición para salvar su reputación.

La siguiente expedición de Bering se planeó a escala mayor todavía, excediendo en alcance y complejidad a cuantas empresas habían sido intentadas en el Ártico hasta entonces.

Toda la costa del Ártico, desde el golfo de Ob (Obskaya Guba) hasta el río

Anadyr, fue sistemáticamente estudiada. Bering intentaba descubrir tierras, si las había, al este de Kamchatka, al otro lado del mar de Bering. Martin Spanberg, danés, segundo de Bering, iba a registrar en los mapas las islas Kuriles y las del Japón. Tal era el plan. Pero incluso el *Admiralty College*, cuando tomó la dirección de la empresa, preñada de dificultades, en 1733, juzgó ésta bastante más de lo que un hombre podía controlar, y Bering se quedó con la principal misión del viaje, cruzando el mar de su nombre desde Kamchatka.

Cuando Bering llegó a Okhotsk en las últimas semanas del año 1734, aquel poblado había perdido las características que observara en él durante su primer viaje. Era ya una ciudad, atestada de colonos, técnicos y funcionarios enviados allí por el Gobierno Imperial.

Allí permaneció inmovilizado por espacio de seis años, desengañado por la corrupción reinante y las intrigas, por la multiplicación hasta el infinito de los expedientes, por el aluvión de indagaciones, órdenes y contraórdenes llegadas allí después de atravesar los vastos territorios siberianos, dictadas por un Gobierno central decidido a operar como con control remoto, escudriñando cada detalle de sus operaciones.

Hasta 1740, siete años después de haber abandonado San Petersburgo, no tuvo dispuestos Bering sus nuevos buques, el *St. Peter* y el *St. Paul*, con los que había de iniciar de nuevo sus exploraciones. El *St. Peter* llevaba a bordo, en calidad de cirujano, al naturalista alemán Georg Wilhelm Steller. Louis Delisle de la Croyère, emparentado con Guillaume Delisle, geógrafo de Luis XV, zarpó con Chirikov, el capitán ruso del *St. Paul*.

El último viaje de Bering fue triunfal y catastrófico a la vez. Logró alcanzar las dilatadas playas y oscuros bosques del noroeste de América y en un día que pasó en la playa, Steller, el naturalista, tuvo tiempo de tomar muchas notas sobre la fauna y flora locales y de reunir numerosos ejemplares que revelaban el sentido artístico de los nativos de Alaska, todo ello con destino a las colecciones imperiales. Pero el plan para invernar allí hubo de ser abandonado debido a que Bering, entre otros, iba perdiendo fuerzas rápidamente, víctima del escorbuto. Los dos barcos, consecuentemente, pese al tiempo amenazante, se hicieron a la mar dirigiéndose a su punto de partida. Pero el del jefe de la expedición, el *St. Peter*, cogido entre nieblas, vendavales y torrenciales lluvias, naufragó en la playa de la isla de Bering, lugar donde murió el más grande de los exploradores árticos.

El descubrimiento por Bering del estrecho que lleva su nombre, así como el de las islas situadas al sur de éste, su reconocimiento de las penínsulas de Kamchatka y Anadyr y los dos desembarcos que efectuó en la costa americana, figuran entre los éxitos más notables conseguidos en la exploración del Ártico.

Y a los mismos es preciso añadir los derivados del inmenso y sistemático trabajo de llevar a las cartas geográficas toda la costa del norte de Rusia, desde el Ob, que fue ejecutado simultáneamente, proseguido tras la desaparición de Bering por el Colegio

Imperial del Almirantazgo.

Tan complicadas y extensas operaciones, triunfalmente terminadas, pese a los obstáculos interpuestos por una administración muy centralizada y a menudo incompetente, dispersó de una vez y para siempre las fantásticas ideas existentes acerca de la geografía ártica y también la del nordeste de Asia y el noroeste de América, corrientes en la primera mitad del siglo XVIII.

Indirectamente, todo ello influiría en las futuras exploraciones del Ártico. En el este y el oeste (en la bahía de Hudson), la exploración fue seguida por las actividades comerciales y por la formación de compañías mercantiles. Tras los pasos de los exploradores rusos avanzaría una nueva forma de imperialismo, apoyada por Catalina la Grande, a lo largo del estrecho de Bering y por la costa del norte de América. A comienzos del siglo XIX, Rusia —bajo el pretexto del establecimiento de una compañía ruso-americana respaldada por el Gobierno—, quedaría firmemente asentada en Alaska. El enorme país se convirtió así en un factor estratégico en el problema de un paso al noroeste, alrededor de la extremidad septentrional del Canadá británico. La búsqueda de aquél iba a ser la preocupación constante de la Armada inglesa por espacio de más de cincuenta años, tras las guerras napoleónicas.

V

COOK Y LA PRIMERA TRAVESÍA DEL CÍRCULO ANTÁRTICO

Un viaje realizado a principios del siglo XVII por un joven francés, Bouvet de Lozier, estuvo a punto de descubrir por vez primera la verdadera naturaleza de la geografía del Antártico.

Bouvet había logrado convencer a la Compañía Francesa de la India Oriental para que equipase dos buques para misiones de descubrimiento. Alcanzando los 48º 50′ de latitud Sur, en la sección atlántica del océano meridional, Bouvet se halló en condiciones de describir por primera vez los icebergs, de llanas superficies, las focas y pingüinos, elementos familiares en el escenario antártico.

El 1.º de enero de 1739, una tierra nevada emergía de la niebla, sumidos en la cual los dos buques de Bouvet, el *Aigle* y el *Marie*, habían estado siguiendo un tortuoso curso. Tratábase de la isla que había de llevar el nombre de su descubridor. Entonces, al igual que ahora, era difícil aproximarse a ella, por lo que Bouvet se vio forzado a alejarse hacia el sur, hasta que llegó al borde de aquella masa.

El gran cinturón de hielo, concluyó, enlazaba con un distante e inaccesible continente, un continente de hielos y nieves, en brusco y desagradable contraste con las ricas tierras prometidas por los geógrafos de Inglaterra y Francia.

La exploración no fue renovada en el hemisferio meridional hasta después de la Guerra de los Siete Años. Entonces entró en la liza la Armada inglesa, con unos resultados que antes de finalizar el siglo XVIII iban a alterar el planteamiento del problema sobre el continente meridional, proporcionando una base cierta y lógica para la exploración en el Antártico.

Charles Byron en 1764, Samuel Wallis y Philip Cartaret en 1766, se hicieron a la mar con secretas órdenes del Almirantazgo de «buscar la tierra o islas que, según se supone, hállanse en aquella parte del hemisferio meridional». Los tres partieron con instrucciones concretas, en las que se les notificaba cómo habían de efectuar las inspecciones, el adecuado trato que deberían recibir los buques, los trámites relacionados con la anexión de los territorios recientemente descubiertos a la Corona británica…

Byron, pese a la trascendencia de su viaje, no aportó nada a la solución del problema referente al desconocido continente. Pero el descubrimiento, realizado por Wallis, de Tahití, con sus playas y plácidos lagos, sus verdeantes laderas y gráciles casuarinas, espoleó nuevamente las mentes de hombres como De Brosses y John Campbell, con esperanzas no menos extravagantes que las suscitadas por el descubrimiento de las islas Salomón y otros grupos de islas del Pacífico oriental durante los siglos XVI y XVII.

Francia se incorporó entonces a las tareas de exploración, deseosa de emular las glorias navales de Inglaterra en este aspecto y en compensación por las pérdidas sufridas a causa del último tratado de paz. Quería tener su parte en aquel nuevo y rico mundo colonial.

El jefe designado para la expedición francesa fue el caballero De Bougainville, un intelectual de noble cuna, discípulo ferviente de Charles de Brosses.

Acompañado —entonces esto era lo habitual—, de varios científicos, Commerson, botánico, y Veron, astrónomo, entre otros, De Bougainville llegó a Tahití en 1767, explorando muchas islas en el esplendoroso archipiélago, del cual Tahití venía a ser la joya central.

Aunque seguidor de De Brosses los puntos de vista de De Bougainville acerca del probable descubrimiento de un gran continente meridional en aquellos mares, no iban a fomentar precisamente las optimistas esperanzas de sus compatriotas.

«Convengo —declaró, en un análisis muy objetivo, semejante en tal aspecto a los de Cook—, en que es difícil concebir tan gran número de pequeñas islas, en realidad, trozos de terreno anegado, sin suponer la existencia de un continente en las inmediaciones. Pero la Geografía es una ciencia de hecho; ningún hombre se aventura más allá de lo justo, excepto cuando quiere arriesgarse a cometer grandes errores, los cuales se encarga de corregir posteriormente el marino».

Quizá fuera Tahití *La Nouvelle Cythère* pero no existía ninguna prueba de que hubiera un continente en las proximidades. Buscar esa prueba seria la misión de un hombre que a sus cualidades, cuya suma delataba la presencia del genio, unía la circunstancia de ser un marino, un práctico, como exigía De Bougainville.

En esta época, dentro de Inglaterra, uno de los más entusiastas defensores de la teoría del continente del sur era Alexander Dalrymple, un obstinado escocés de alguna habilidad, bastante presumido y carente del sentido de la proporción. Había servido durante años en la Compañía de la India Oriental y a su regreso habíase dedicado a una gran variedad de estudios, tales como Astronomía, Cartografía, la historia de los viajes de los españoles y la formación de los arrecifes de coral, adquiriendo cierto prestigio en tan diversos campos hasta el punto de convertirse en miembro de la *Royal Society*.

Su principal pasión, sin embargo, se centraba en la historia de la exploración del hemisferio sur. Amigo de De Brosses, pronto se convenció, al igual que éste, «de la necesidad de la existencia de un continente del sur para mantener una conformidad en los dos hemisferios», un concepto particularmente atractivo para las formales mentes del siglo XVIII. Entonces Dalrymple se asignó espontáneamente la misión de persuadir al Gobierno y al pueblo británico para que fuesen organizadas expediciones que tuvieran por objeto la conquista para Inglaterra —tras el descubrimiento—, del territorio aludido.

En 1766 surgió una oportunidad para que Dalrymple dirigiera la búsqueda personalmente. La *Royal Society* habíase procurado el apoyo del Tesoro y el

Almirantazgo para organizar una expedición encargada de observar el tránsito de Venus por delante del Sol, un fenómeno astronómico muy extraño que se sabía había de ocurrir en 1769.

Para tales observaciones, Tahití era considerada la base perfecta y Dalrymple aprovechó la oportunidad para solicitar que con motivo de aquellas tareas se llevara a cabo una exploración, a fin de intentar localizar el ansiado continente meridional. Esbozó los planes necesarios, redactando también las instrucciones precisas para el viaje. En 1767 publicó una memoria referente a los viajes españoles en el Pacífico, deseoso de llamar la atención sobre aquel problema. Y cuando llegó el momento de elegir el jefe de la expedición solicitó el puesto.

Dalrymple poseía bastantes conocimientos sobre Astronomía. Además, era bien conocido de la *Royal Society*, en donde se le consideraba un aplicado estudiante de la exploración en el sur. Estimábasele, por consiguiente, el hombre más indicado para encargarse de la realización del viaje. El Almirantazgo, vacilante al principio, le rechazó luego. Dalrymple insistió, manifestando que «no entraba en sus propósitos formar parte de la expedición como pasajero y que sólo aceptaría ostentando el mando absoluto de la nave que había de ser enviada».

Setenta años antes habíasele concedido al astrónomo Halley el mando de un buque de la Armada. En el Almirantazgo la incompetencia de Halley en cuestiones de tipo naval no había sido olvidada, por lo que el primer lord, al tener noticia de la demanda de Dalrymple, declaró sin ambages que antes perdería una mano que acceder a que uno de los buques de Su Majestad quedase a las órdenes de un hombre no perteneciente a la Armada. Dalrymple se ofendió. Pero aquella decisión fue sumamente juiciosa, resultando de enorme resonancia. Efectivamente, el Almirantazgo seleccionó para la empresa a un oficial que entonces se hallaba en Terranova, encargado de una misión: el maestre de la Armada británica James Cook.

A muchos les sorprendió que Cook, un modesto oficial, que contaba casi cuarenta años, fuese escogido para una misión tan importante. La verdad es que ya entonces era muy conocido, no solamente en la Armada sino en la *Royal Society*. Sus mapas del San Lorenzo, que habían representado un papel decisivo, haciendo posible el asalto a Quebec; sus exploraciones de Nueva Escocia y Terranova, habían hecho que sus superiores hablaran del «genio y capacidad de *Mr*. Cook».

Y en 1766, el mismo año en que la *Royal Society* se había dirigido al Almirantazgo para someterle los planes de la nueva expedición astronómica, el éxito de Cook en la precisa observación de un eclipse de sol y al calcular la longitud de Terranova reforzó su reputación «de buen matemático, muy experto en su especialidad».

De manera que aquel alto, anguloso y enigmático hijo de Yorkshire se convirtió en el teniente James Cook, quien en 1768 tomó el mando de la expedición. Al zarpar el 25 de agosto de aquel año de Plymouth llevaba planes e instrucciones «infinitamente de mayor alcance que todos los concebidos con anterioridad por la

Royal Society». Aquella salida, como ha dicho el doctor Beaglehole, distinguido biógrafo de Cook, «fue el comienzo, no de un viaje, sino de tres, los cuales cambiarían la faz de la geografía y aumentarían el caudal de los conocimientos humanos, llegando a afectar a la política y a la estrategia de los imperios».

En cuanto al equipo, atendiendo a las necesidades científicas y a las exigencias de la salud y la higiene, los preparativos para el primer viaje de Cook habían de servir de modelo en las futuras expediciones polares hasta mediados del siglo XVIII.

Había, en primer lugar, la cuestión de la elección del buque. Cook sostenía que debía reunir tales condiciones que «a bordo los oficiales pudieran inspeccionar con el menor riesgo posible una costa de características desconocidas». Por su construcción «era indispensable que permitiera ser varado sin novedad», en lo cual contaba también su tamaño. Dichas condiciones, manifestó Cook tras su segundo viaje, «no se encontraban reunidas en ningún buque de guerra de cuarenta cañones, ni en las fragatas, ni tampoco en los barcos de la Compañía de la India Oriental, ni siquiera en las construcciones navales de los países nórdicos o en las embarcaciones destinadas al transporte del carbón». Estos últimos eran los buques utilizados por la Armada como almacenes, en los que Cook sirviera como marino mercante en el mar del Norte. Fue en uno de ellos, el *Endeavour*, de unas 370 toneladas, dotado de una amplia proa, en el que Cook zarpó para realizar su primer viaje.

Puesto que la expedición era una empresa de inspiración científica fueron designados unos grupos de especialistas, hasta un total de ochenta y cinco, en los que se incluía al propio Cook, para las tareas de navegación, cartografía y astronomía.

Entre aquellos hombres se hallaba *Mr*. Green, el astrónomo, «el ingenioso *Mr*. Green», cuyas observaciones sobre el tránsito de Venus constituyeron la labor principal de la expedición a la isla del rey Jorge III o Tahití. Hay que citar al parlanchín doctor Solander, alumno de Linneo y el mejor de los botánicos ingleses. Y a un sueco, Herman Sporing, ayudante naturalista. Luego estaba el joven y elegante *Mr*. Joseph Banks, uno de los ricos *dilettantes*, que fueron el adorno de la *Royal Society* de su tiempo, «un caballero de gran fortuna, muy versado en Historia Natural», quien, prefiriendo los azares de la exploración a las diversiones rutinarias del Grand Tour, había facilitado el problema de su aceptación contribuyendo con 10 000 dólares a los gastos del viaje. La incorporación al grupo expedicionario de un hombre así tenía sus inconvenientes ya que Banks insistió en que le acompañaran sus servidores personales, incluidos dos negros, Richmond y Dorlton, para los que no hubo más remedio que buscar espacio en las atestadas bodegas del buque. Asimismo, Banks llevó consigo a dos personajes indispensables en los tiempos anteriores a la invención de la fotografía: los dibujantes. Eran éstos el joven y virtuoso Sidney Parkinson y Alexander Buchan, cuyos delicados apuntes han sido el encanto de sucesivas generaciones de lectores de los viajes de Cook.

La Historia Natural, un concepto que en el siglo XVIII era sinónimo de ciencia, constituía la principal preocupación de los expedicionarios. Un contemporáneo

observó: «Ningún marino se había lanzado a la mar mejor preparado que Cook para ciertos propósitos. Contaba con una hermosa biblioteca llena de libros sobre Historia Natural; disponía de toda suerte de dispositivos para capturar y conservar insectos, redes, ganchos, anzuelos para la pesca del coral; tenía incluso una especie de telescopio, el cual, al ser sumergido, uno de sus extremos permitía ver el fondo del mar a muchos metros de profundidad cuando había buena luz…».

Pero aquellos estudios científicos sobre Astronomía e Historia Natural, que constituían el primordial interés de la *Royal Society*, tenían un carácter muy secundario desde el punto de vista del Almirantazgo. Lo más importante era el trabajo que el propio Cook había de realizar, confeccionando los mapas necesarios, procediendo al reconocimiento de las zonas visitadas… También se le habían dado instrucciones para que extremara el rigor en cuanto a las descripciones geográficas, informándose acerca de los recursos naturales, «del comportamiento, actitud y número de indígenas, si es que los había…».

En definitiva, el comercio y la colonización eran los objetivos de aquél y de la mayor parte de los viajes de exploración efectuados en el siglo XVIII. En las instrucciones facilitadas a Cook se lee que las tareas de descubrimiento y exploración «contribuirán a incrementar el prestigio de esta nación como potencia marítima, reforzando la dignidad de la Corona de Gran Bretaña, pudiendo ser un avance por lo que se refiere al comercio y la navegación».

En lo tocante al aspecto de la colonización rezaban los repetidos documentos: «Habréis de tomar posesión, con el consentimiento de los nativos, de aquellos puestos más convenientes de la zona descubierta en nombre del Rey de Inglaterra».

No es necesario volver a contar aquí la historia del primer gran viaje de circunnavegación de Cook, desde Cabo de Hornos a Tahití, ni describir el reconocimiento y rodeo de Nueva Zelanda, el avance por la costa oriental de Australia o el viaje de regreso por Nueva Guinea y Java.

Desde el punto de vista de la exploración polar, lo importante son las opiniones de Cook en lo referente al legendario continente meridional (que había de buscar a partir de Tahití de acuerdo con las instrucciones secretas que le habían sido dadas), tras ese primer viaje de 1768-1771.

Cook estaba ahora seguro de que tal continente, de existir, sólo podría ser encontrado en una latitud alta. Sin perder de vista a Dalrymple, De Brosses y sus seguidores, en este viaje, declaró Cook, «debería serle permitido desechar la mayor parte de todos los argumentos y pruebas, si no todos, que habían sido formulados por distintos autores para probar la existencia de un continente meridional… Quiero decir hacia el norte de 40º S, ya que no sé qué puede haber al sur de esa latitud. Cierto es que no vimos el menor vestigio de tierra, conforme a mi opinión, en ningún sentido de la ruta, hasta varios días antes de que avistáramos la costa de Nueva Zelanda…».

El problema había quedado reducido ahora a proporciones que lo tornaban más manejable. Pero Cook no se contentaba con aquello. «Así pues —escribió el viajero

en su diario correspondiente al mes de marzo de 1770—, he dado mi opinión libremente, sin prejuicios, no con el propósito de desalentar a los que en el futuro intenten el descubrimiento del continente del sur… Todo lo contrario; como este viaje revelará que ha quedado un pequeño espacio hacia el norte de los 40º, donde el Gran Objeto quizá se encuentre, creo que sería una lástima que esta cuestión, que ha preocupado durante mucho tiempo a varias naciones, no quedara totalmente aclarada, lo cual podría ser fácilmente logrado en una sola expedición, sin demasiadas molestias o peligros…».

En su informe al primer lord del Almirantazgo, en 1772, Cook explicaba la dirección que deberían seguir los que participaran en aquélla: «Consecuentemente, para realizar nuevos descubrimientos el navegante habrá de atravesar o circunnavegar el globo por un paralelo más alto que los señalados anteriormente…». La búsqueda, en otras palabras, habría de ser dirigida a la sazón hacia el corazón de las regiones antárticas.

Ninguna de esas ecuánimes reflexiones, saturadas de lógica, llegó sin embargo al público ni al doctor Dalrymple. Circularon rumores sensacionales por los que se afirmaba que el mayor de los descubrimientos realizados por Cook correspondía nada menos que al citado continente, del que se decía que se hallaba habitado «por gentes muy hospitalarias y corteses», las cuales aguardaban ansiosamente su regreso.

El doctor Dalrymple se sintió muy animado. En 1772, un año después del regreso del *Endeavour*, volvió a la palestra de nuevo con su habitual violencia utilizando un lenguaje que muestra hasta dónde llegaba su fantasía. En sus *Recopilaciones de Viajes realizados a los Mares del Sur* preguntaba enojado por qué andaba el Gobierno preocupado con las colonias del norte de América cuando tenía a la mano todas las riquezas del Continente meridional, un territorio más dilatado «que toda la parte civilizada de Asia, desde Turquía a la extremidad oriental de China». «Con las migajas de esa mesa —declaró—, habría suficiente para mantener el poder, dominio y soberanía de Inglaterra».

En Francia, los seguidores de De Brosses se mostraban no menos locuaces. Tampoco eran sus reclamaciones menos absurdas. Cuando aquel mismo año regresó el noble bretón Yves Joseph de Kerguelen-Trémarec, tras su descubrimiento de la isla Kerguelen en el subantártico (al borde del océano Indico), alegó, basándose en un azaroso y breve desembarco, haber descubierto asimismo *La France Australe*.

«Las tierras que he tenido la dicha de descubrir —declaró Kerguelen—, parecen formar la masa central del continente Antártico… Y la zona que yo he llamado Francia Meridional está situada en punto tal que permite el control de la ruta a la India, las Molucas, China y los Mares del Sur… Francia Meridional puede de aquí en adelante infundir nueva vida a la isla de Francia y Bourbon, triplicando su comercio marítimo… Su latitud promete los frutos de la metrópoli… Indudablemente, se encontrarán allí maderas y diamantes… Si no son descubiertos hombres de una especie distinta se hallarán en aquel lugar, por lo menos, gentes viviendo en estado

natural, a la manera de los primitivos, ignorantes de lo que son la ofensa o el remordimiento, sin saber nada acerca de los artífices de la sociedad civilizada. En resumen: Francia Austral ha de proporcionar maravillosos espectáculos de carácter físico y moral». A primera vista este cuadro rousseauniano era tan hilarante como lleno de promesas. Al año siguiente, sin embargo, Kerguelen regresó para realizar una exploración más detenida. Halló entonces su isla fría, desierta. Una espesa niebla cubría sus montañas. El explorador la rebautizó, llamándola esta vez la isla de la Desolación.

También en Inglaterra muchas ilusiones se habían derrumbado (con excepción de las del doctor Dalrymple), ya que en 1773 se publicó en dos volúmenes la historia completa del viaje de Cook. El problema del continente meridional quedaba aquí claramente planteado y el camino para su solución señalado. Resultaba inevitable que a Cook se le pidiera que capitaneara una segunda expedición para resolver definitivamente aquel enigma.

Dalrymple había argumentado en sus abortados planes que existían mil motivos para decidirse por un solo buque en las misiones de descubrimiento. Pero Cook, esta vez, contaba con una valiosa experiencia. En el *Endeavour* había estado muy cerca de la catástrofe, en las inmediaciones del arrecife de Great Barrier.

Para este segundo viaje, por tanto, fueron escogidos dos buques, el *Resolution*, de 462 toneladas, y el *Adventure*, de 336. Los dos eran del mismo tipo que el *Endeavour*. El único objetivo ahora era la exploración, la solución del problema geográfico específico que el mismo Cook, en su estilo lacónico, había definido tan claramente.

Para que se aprovecharan de los nuevos descubrimientos fueron invitados en esta ocasión también varios hombres de ciencia. Pero éstos no se parecían en nada a los que viajaran en el *Endeavour*. *Mr*. Green, el astrónomo, que había insistido en sus observaciones aun encontrándose al borde del naufragio, había fallecido. «Hacía algún tiempo que se encontraba enfermo —informó el *General Evening Post*— y se le obligó a que guardara cama pero en cierto momento, presa de un ataque de nervios, se levantó, sacando sus piernas por un portillo, lo cual fue la causa de su muerte». Esta vez los astrónomos fueron *Mr*. William Wales, en el *Resolution*, y *Mr*. William Bayley, en el *Adventure*.

Joseph Banks había recurrido a su influencia para lograr incorporarse a la nueva expedición, planeando, con el doctor Solander, llevar consigo un grupo más numeroso que la vez anterior, doce en total, incluyendo a Zoffany, el pintor, y al doctor James Lind, miembro de la *Royal Society*, distinguido geólogo y astrónomo, «en posesión de extensos conocimientos de Filosofía Natural y Mecánica».

Era un grupo muy numeroso para que pudieran quedar todos adecuadamente instalados en un buque de dimensiones tan reducidas como el *Resolution*, y las modificaciones que se le hicieron lo tornaron tan poco apto para el mar —tan inseguro, según palabras de Cook—, que tuvo que ser reconstruido, dejándole con

sus condiciones originales. Banks estaba indignado. Luego el buque le pareció «falto de espacio, nada adecuado para el propósito del viaje». Entonces escribió una violenta carta al conde de Sandwich, primer lord del Almirantazgo. «He abandonado —se quejaba en su escrito— cuanto puede hacerme agradable la vida en mi país, despreciando todos los placeres que depara la existencia por un período de tres años… ¿para qué? De momento, me veo alojado en un buque sin comodidades, en peores condiciones que las que rechacé en un principio, tras haber gastado 5000 libras de mi fortuna personal en el equipo… Mi camarote resulta excesivamente pequeño y es, en realidad, el taller propiamente dicho, donde tendremos que trabajar… Explorar es mi deseo y nada me importa que mi punto de destino sean las fuentes del Nilo o el Polo Sur. Yo estoy dispuesto a ir donde sea siempre que la empresa en que tome parte redunde en beneficio de la humanidad y me provean de los medios necesarios para cumplir con mi misión…».

Los jefes de la Armada formularon comentarios verdaderamente explosivos y la propuesta de Banks, solicitando que Cook escogiera otro buque, dieron lugar a una brusca respuesta. Cook, sin embargo, no se inmutó. Poco salió ganando, no obstante, ya que en sustitución de Banks tuvo que soportar a dos sombríos y malhumorados naturalistas alemanes, el señor Johann Reinhold Forster y el hijo de éste. Un dibujante completó el equipo científico, el célebre William Hodges. Entre el material de que disponían contaban no solamente con un teodolito sino también con un ingenioso aparato oceanográfico que servía para obtener la temperatura del mar a diferentes profundidades. Para la navegación y reconocimiento, la nueva expedición se hallaba asimismo excelentemente equipada, mejor, quizá, que cualquiera de las precedentes. Contaban con un sextante, un cronómetro, etc., siendo este último una copia hecha por Larkum Kendall del número 4 de John Harrison. El instrumento en cuestión era de extraordinaria importancia para la solución del problema vital de la longitud.

A comienzos de diciembre de 1772, antes de los treinta días de haber zarpado los dos buques de Ciudad del Cabo, siguiendo rumbo sur, los expedicionarios avistaban la primera de las famosas Islas de Hielo de Cook, masas de superficie plana que se deslizaban silenciosamente sobre el agua, algunas de las cuales presentaban altas columnas en las regiones laterales, perfectas en su brillante simetría; en otras se veían pináculos y arcadas, así como grutas labradas por la acción incesante del mar.

Manteniéndose tan al sur como el hielo les permitía, los dos buques siguieron navegando, alterando lo menos posible su rumbo. Los oficiales permanecían de vigilancia día y noche, esperando descubrir la nueva tierra, que podía aparecer ante ellos en el instante menos pensado. Solamente los Forsters continuaban insensibles, sin participar de la tensión general. «Nos veíamos —anotaron en sus diarios—, sumergidos constantemente en un mar de niebla, azotados por chubascos de lluvia, granizo o nieve, rodeados por innumerables islas de hielo, contra las cuales corríamos el peligro de estrellarnos a todas horas. Tuvimos que vivir muchos días a base de

nuestras provisiones saladas, las cuales, unidas al frío y la humedad que sufríamos acabaron envenenándonos la sangre». Con todas sus exigencias, Banks debió de parecerle a Cook preferible a enfrentarse con aquella lúgubre pareja.

El 17 de enero de 1773 el hombre cruzó por vez primera el Círculo Antártico. En su *Viaje al Polo Sur y alrededor del Mundo*, publicado en 1777, Cook describe este hito en la historia de la exploración polar.

«Continué manteniéndome al sur —escribe Cook—, y a los diecisiete días, entre las once y las doce, cruzamos el Círculo Antártico en la latitud de 66 grados, 36 minutos y 30 segundos. El tiempo había aclarado un poco, de manera que podíamos tender la vista a lo lejos. Y sin embargo, no habíamos visto más que una isla de hielo en toda la mañana. Pero alrededor de las cuatro de la tarde observamos que la superficie del mar se encontraba cubierta de hielos. Contemplamos en un reducido espacio hasta treinta y ocho islas, grandes y pequeñas, así como masas de hielo sueltas, en abundancia, que nos vimos obligados a sortear sucesivamente. Éstas fueron espesándose de tal manera a medida que avanzábamos que quedamos inmovilizados. El paso había quedado cerrado en toda su extensión, del este al estesudoeste, y no lográbamos descubrir en aquella compacta masa ninguna abertura».

Este pasaje constituye la primera descripción completa del Antártico. En él se mencionan las ballenas, los raudos petreles, de plumaje castaño, blanco y azul, los grisáceos albatros, revoloteando por encima de los mástiles… Entre tanto, desde los dos buques, oscuros e inmóviles, se contemplaba hasta donde la vista podía alcanzar una extensión inmensa de hielo.

No habiendo descubierto ningún rastro del continente buscado, en el mes de diciembre de 1773, tras una estancia en Nueva Zelanda, fueron renovadas las exploraciones y el día 20 del citado mes el *Resolution* y el *Adventure* cruzaron el Círculo Antártico por segunda vez. Dejando atrás islas de hielo de más de sesenta metros de altura alcanzaron la latitud 67º 31′ S. Pero continuaban sin divisar tierra alguna.

En enero del año siguiente la exploración fue ampliada. En esta ocasión, tras cruzar por tercera vez el Círculo, el *Resolution* (el *Adventure* había regresado a Inglaterra), llegó al extremo más alejado al sur alcanzado en el siglo XVIII: 71º 10′ S en 106º 54′ O. Pero también sin fortuna. Entre la tripulación, mientras tanto, el incesante mal tiempo, la monotonía de los alimentos salados y el esfuerzo exigido por el penoso viaje comenzaron a pesar. En la presente ocasión Johann Reinhold Forster quedaba justificado al escribir: «Una profunda melancolía se apoderó de todos los hombres. Reinaba un silencio impresionante entre nosotros. La hora de comer era esperada con temor…». Al enfrentarse con semejantes obstáculos, de carácter físico y psicológico, Cook decidió emprender el regreso.

Las circunstancias que determinaron la decisión de Cook, como ha señalado su biógrafo, explicadas por él mismo, revelan la personalidad del gran marino. «No diré

—confesó— que fuese imposible proseguir el avance por entre aquellos hielos pero sí he de afirmar que el intento, sin más, se hubiera convertido en una peligrosa empresa, por lo que ningún hombre en mi caso habría pensado en acometer la misma. A mí, que la ambición me ha impulsado no sólo a llegar hasta donde nadie antes había llegado, sino que me empuja hacia cualquier punto que el hombre sea capaz de alcanzar en el futuro, no me impresionó mucho aquella forzada interrupción en mis planes… Puesto que no lográbamos avanzar una pulgada hacia el sur, no había que buscar más razones para que diéramos la vuelta, encaminándonos al norte…».

Cook no regresó sin aclararse mentalmente el problema con que los futuros exploradores habrían de enfrentarse. «Mi opinión, al igual que la de la mayor parte de mis camaradas —escribió en un pasaje que ponía de relieve su fina percepción—, era que aquel hielo se extendía por todo el Polo o, quizá, que formaba parte de alguna tierra a la cual había sido fijado desde épocas remotas Era allí, es decir, al sur de aquel paralelo, donde se formaba el hielo que nosotros encontramos esparcido hacia el norte, quebrado después por las ventiscas u otras causas y arrastrado por las corrientes». La conclusión final de Cook asestó un último y fatal golpe a las optimistas especulaciones de Dalrymple y De Brosses ya que aquél declaró: «No es posible encontrar un continente en este océano. De existir, debe de hallarse tan al sur como para resultar completamente inaccesible a causa del hielo».

A pesar de esto, Cook estaba seguro de que «quedaba allí un amplísimo espacio, el cual podía contener islas de gran extensión, no exploradas todavía. Las que se conocían habían sido reconocidas en sucesivas inspecciones realizadas a la ligera, ignorándose su emplazamiento exacto». Las deslumbrantes tierras, vagamente entrevistas por buques que navegaban poco menos que a la ventura, durante los siglos XVI, XVII y XVIII, iban a ser ahora sistemáticamente estudiadas.

En noviembre de 1774, Cook zarpó una vez más de Nueva Zelanda, descubriendo (o, probablemente, redescubriendo), al sudeste de la Tierra de Fuego, a primeros de 1775, la primera tierra típicamente antártica. Tratábase de la isla de Georgia, la isla de Georgia del Sur, como se la denomina ahora, anteriormente avistada por un buque español, el *León*, en 1756, hoy una famosa base ballenera y puerto de partida de las expediciones antárticas. Fueron realizados tres desembarcos, izándose la bandera, tras lo cual Cook tomó posesión de la isla de Georgia en nombre de Su Majestad, disparándose una salva de armas de fuego pequeñas. Era ésta la primera reclamación territorial británica en la recientemente descubierta región del Antártico.

Un rápido estudio de la costa realizado por Cook demostró que la isla de Georgia no formaba parte de ningún continente. Tampoco el aspecto de aquella «salvaje y terrible» tierra entrañaba precisamente una promesa de las riquezas esperadas por Dalrymple. Desde lo alto de las blancas escolleras se derrumbaban enormes masas de hielo con ensordecedor ruido. De las inaccesibles rocas colgaban líquenes y más allá no divisaron los expedicionarios más vegetación que una capa de rústica hierba de largas hojas. «Las cumbres de las rocas —escribió Cook—, se perdían en las alturas,

entre nubes, y los valles se veían cubiertos por nieves perpetuas. No divisamos ni un árbol, ni un arbusto de tamaño adecuado para confeccionarnos con él ni un mondadientes». Indudablemente, Cook interpretaba los sentimientos de todos los hombres que se hallaban a bordo de la *Resolution* al declarar: «No me afectó mucho el sinsabor que entrañaba todo aquello… A juzgar por la muestra, el continente buscado no valía la pena del descubrimiento».

Los viajeros de la *Resolution* abandonaron la isla de Georgia nada pesarosos, y Cook siguió un rumbo sudeste y nordeste posteriormente, para escapar de los flotantes hielos existentes entre los 60º S y los 30º O. Poco después emergía ante ellos otra desolada isla, una de las Sandwich, registrada más adelante en los mapas con el nombre de «Sandwich Land», en honor al primer lord del Almirantazgo. Tras una infructuosa búsqueda de la isla Bouvet, cuya longitud el descubridor de la misma había calculado erróneamente, los expedicionarios se dirigieron a Ciudad del Cabo, de donde marcharon a Spithead. Aquí, al término de los dos viajes durante los cuales Cook había circunnavegado por primera vez el «continente», en altas latitudes, la *Resolution* echó el ancla en un día de verano, en el mes de julio de 1775.

Las conclusiones alcanzadas por Cook fueron tan convincentes como desalentadoras, poniendo punto final, como ya se ha dicho, a uno de los grandes capítulos de la especulación humana. Había sido sistemáticamente investigado océano tras océano. Sin embargo, del continente de Dalrymple no se halló el más leve rastro. De existir, resultaba inexpugnable, quedando muy al sur, en medio de una muralla de hielo, que lo rodeaba por todas partes. En el caso de ser encontrado, ¿valdría la pena el tributo de vidas humanas, de buques perdidos, que sería el precio de su conquista?

Sobre este punto, Cook no abrigaba duda alguna. «Si existe alguien —manifestó — que posea la resolución y la fortaleza necesarias para aclarar definitivamente la cuestión, yendo más al sur que yo, no le envidiaré la fama que pueda proporcionarle el descubrimiento, atreviéndome a declarar que al mundo tal hecho no le reportará ningún beneficio». En cuanto a las tierras descubiertas en el Antártico, «¿qué eran esas regiones sino territorios desposeídos por la Naturaleza, jamás acariciados por los rayos del sol vivificador?». Cook no acertaba a dar con las palabras precisas para describir aquellas salvajes, desoladas tierras. Los mares del Antártico eran, ciertamente, ricos. Estaban llenos de vida y prometían innumerables riquezas. Las tierras, en cambio, a juzgar por los descubrimientos efectuados, se hallaban muertas.

Aquéllos no fueron los últimos viajes de Cook. En 1776, un año después de su regreso, el Parlamento, como ya hiciera en 1745, ofreció una recompensa para estimular la exploración polar. Proponíase en esta ocasión un intento para descubrir el paso por el noroeste no a partir del estrecho de Hudson, sino por encima del paralelo 52, de latitud norte. Otra recompensa se ofreció para el que realizara un viaje por mar hasta los 89º. Cook, entretanto, había aceptado una cama vacante en el hospital de Greenwich. Pese a lo fatigado que se encontraba, a causa de los muchos años pasados

en el mar entre constantes peligros, aceptó la invitación del Almirantazgo, que le ofreció el mando de una nueva expedición.

Dirigiéndose hacia el norte, a través del Pacífico, Cook avistó en 1778 el estrecho de Bering. Su intención había sido navegar por el estrecho, tomando luego un rumbo nordeste, hasta más allá de Point Barrow, en el mar de Beaufort. Pero por Alaska la masa de hielo era muy gruesa. Consecuentemente, se encaminó desde el lado americano a Asia y el cabo de Dezhnev.

Aquí, nuevamente, el hielo le bloqueó la ruta. Bering, enfrentado con un mar libre de hielos, había optado por el regreso. A Cook no se le ofrecía la posibilidad de elegir. El estrecho estaba helado en su totalidad. Pero Cook vio lo que Bering no había visto en ningún momento a causa de la niebla que oscurecía los picos y promontorios de Alaska.

En su *Viaje al océano Pacífico* aquél escribió: «Debido a la época había habido muchas nieblas y cuando se aclararon éstas un poco vimos una tierra que se hallaba a tres o cuatro millas de distancia. El extremo oriental de la misma estaba cubierto de hielo, por cuya razón recibió el nombre de Cabo Helado. La otra parte de la tierra se perdía en la lejanía. No se podía dudar, pues, de que aquélla era una continuación del continente americano». Entretanto, el viento iba empujando la principal masa de hielo hacia los buques de Cook, que corrían el peligro de ser arrastrados hasta la costa. Tras aquella visión de los dos continentes, el viajero se retiró hacia el Pacífico central, encontrando la muerte en una playa de Hawái.

En este último viaje se habían cruzado las estelas de rusos e ingleses, a modo de preparación de una de las épocas más grandes de la exploración polar. Ésta, tanto en el Ártico como en el Antártico, se inició en la segunda década del siglo XIX, después de las guerras napoleónicas.

VI

TRAS LAS GUERRAS NAPOLEÓNICAS

Nunca habían existido unas condiciones más favorables para la exploración como durante los años de la *Pax Britannica* que siguió a Waterloo.

A causa del abandono del mercantilismo en favor del libre comercio —una revolución en la política inglesa—, los mares se hallaban abiertos a todos. En ciencia y en técnica también el período se caracterizaba por un progreso innegable, si bien sólo hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XIX, cuando se produjo el mayor avance en la técnica naval: el paso de la madera al hierro y de las velas al vapor, lo que iba a representar un beneficio para la exploración polar.

En Inglaterra, que se colocó a la cabeza en dicho aspecto tras las guerras napoleónicas, el avance de la ciencia ejerció una incontenible influencia en la conformación de las ideas, y cuando se extendió la educación entre las nuevas clases letradas, emergidas de la revolución industrial, se comprendió la necesidad de que fuesen creados centros que sirvieran para encauzar los entusiasmos científicos de todos, centros dentro de los cuales pudiera recogerse la serie de nuevos conocimientos, para su inmediata propagación.

Tal como los intereses intelectuales y el deseo de mejoras de la nueva clase trabajadora había encontrado su centro en los institutos de la Mecánica, rápidamente difundidos en el segundo cuarto del siglo, la preocupación por los conocimientos científicos de la clase media, cada vez más numerosa, se concentró en una serie de sociedades privadas integradas por elementos más bien populares que profesionales.

Estos nuevos entusiasmos, referidos especialmente a la ciencia en relación con la exploración, surgieron del ensanchamiento, en condiciones sociales inéditas hasta aquel momento, del camino apuntado a últimos de la decimoctava centuria por Cook, con su sorprendente revelación de un mundo desconocido, que estimuló poderosamente el interés por los descubrimientos geográficos.

La fundación de la *Linnean Society* y de la *African Association*, en 1788, fue seguida en 1804 por la de la *Palestine Association*, cuyo objetivo era la exploración de Siria y Tierra Santa.

En 1828 se fundó la Sociedad Zoológica y en 1830 y 1831, respectivamente, la Sociedad Geográfica de Londres y la Asociación Británica para el Progreso de la Ciencia.

Tales sociedades, apoyadas por las particulares suscripciones de miembros procedentes en su mayoría de la clase profesional y comercial, cumplieron dos importantes misiones. Como la ciencia se orientaba ya a principios del siglo XIX hacia la tendencia moderna del trabajo especializado, campos de estudio muy dilatados,

agrupados en el siglo XVIII bajo nombres generales, como «Geografía» e «Historia Natural», llegaron a ser descartados por las Academias Nacionales de Ciencias en favor de más precisas y especializadas investigaciones. En este aspecto las referidas entidades vinieron a llenar un vacío.

Más importante, no obstante, fue la necesidad psicológica procedente de las circunstancias de la revolución y las guerras napoleónicas. Las nuevas sociedades, en su relación con la promoción de los viajes y exploraciones y con la acumulación de conocimientos referentes a las tierras extrañas o desconocidas, proporcionaron una serie de motivos de escape a lo usual o rutinario, extraordinariamente bien acogidos, después de treinta años de aislamiento del país.

De entre las diversas sociedades, las geográficas, no solamente en Inglaterra, sino también en el continente europeo, son en muchos aspectos las que caracterizan la evolución del gusto contemporáneo. Como centros informativos, influyentes en la opinión pública, fueron muy poderosas durante el siglo XVIII, aunque algo reaccionarias como protagonistas de la exploración polar. Desempeñaron inicialmente, también, un papel complementario con relación a las Academias Nacionales de Ciencias, más especializadas, papel que abandonaron gradualmente, a medida que conquistaban popularidad.

La primera de dichas entidades fue la *Société de Géographie* de París, fundada en 1821. A ésta siguió, en 1828, la *Gesellschaft für Erdkunde*, de Berlín. Dos años más tarde nacía en Londres la *Geographical Society*.

Un memorándum del 24 de mayo de 1830, proponiendo la creación en Londres de una sociedad «encargada de la difusión de la más importante y amena rama del conocimiento: la Geografía», ilustra con su entusiasta lenguaje el punto de vista de los fundadores de la entidad.

Ésta era necesaria, alegaban sus defensores, porque el interés suscitado por aquel departamento de la Ciencia era grande y compartido por todo el mundo; sus progresos resultaban de la mayor importancia para la Humanidad en general y máxime para una nación marítima como Gran Bretaña, que tantas colonias poseía lejos de la metrópoli; su utilidad era indudable, ya que proporcionaba claras nociones acerca de las relaciones físicas y políticas entre los habitantes del globo; aquellos conocimientos se adquirían sin mucho esfuerzo, proporcionando al mismo tiempo innumerables motivos de diversión.

Esta mezcla de interés intelectual, afanes patrióticos y ansias de ilustración constituye un ejemplo típico, que revela la atmósfera en que nacieron las principales sociedades geográficas.

La exploración polar durante la primera mitad del siglo XIX fue, de acuerdo con la tradición establecida por Cook, un asunto de la Armada sobre todo, y oficiales de la Armada, dotados de experiencia en la materia, se encontraban entre los más activos miembros de las nuevas sociedades geográficas. A través de ellas se acumuló gran cantidad de conocimientos prácticos, y lo mismo que las Academias Nacionales de

Ciencia que continuaron asesorando al Gobierno en lo concerniente a las mismas, las sociedades geográficas facilitaron siempre sus consejos en materia de organización y en la técnica de la exploración polar.

En las sociedades geográficas se integraba también una gran parte de la nueva clase comercial e industrial, en auge constante, en la que figuraban incluidos los propietarios de los buques balleneros. Las notables contribuciones de esos hombres, así como las de sus capitanes, profesionales cuidadosamente escogidos, a los conocimientos geográficos constituyen uno de los rasgos más característicos de la exploración polar durante la primera mitad del siglo XIX.

Uno de ellos, William Scoresby, cuyo padre llegó a estar en los 81º 31′ al este de Spitsbergen, en 1806, puede decirse que estableció los fundamentos de la moderna Geografía del Ártico, sin temor a caer en exageración, al dar a la luz pública en 1820 sus obras *Historia de las Regiones Árticas y Descripción de las Bases balleneras del Norte y Diario de un Viaje a las Bases balleneras del Norte*.

No menos destacables por sus desinteresados servicios a la causa de la exploración fueron los hermanos Enderby, uno de los cuales, Charles Enderby, fue el fundador de la Sociedad Geográfica de Londres. Sacrificando el inevitable secreto peculiar en una industria de tanta competencia, dentro de la cual todo el mundo se reservaba los datos referentes a nuevas bases pesqueras, corrientes y condiciones de los hielos, para que no llegaran a conocimiento de los rivales, estos hombres no sólo pusieron sus conocimientos y los de sus capitanes al servicio de todos, sino que también apartaron a sus buques de las labores a que estaban destinados cotidianamente para dedicarlos a misiones de exploración, a menudo a costa de grandes pérdidas económicas.

Los descubrimientos realizados por los marinos empleados por los hermanos Enderby, varias de las más impresionantes proezas del siglo XIX, prepararon el camino para la gran campaña de exploración en el Antártico, en la que sucesivamente participarían Rusia, Inglaterra, los Estados Unidos y Francia.

Los dilatados intereses científicos, la afición a los viajes con afanes de exploración y de efectuar descubrimientos, que movilizaron a hombres inspirados, de diferentes tipos y nacionalidades, dentro de esta época de paz y de libertad en los mares, no dejaba de estar matizada por ciertas ideas referentes al prestigio nacional o la ventaja estratégica.

Al ser declarada la libertad en el océano no se produjo una disminución correspondiente en el ardor de los sentimientos nacionalistas. Todo lo contrario. Y en un período en que la exploración polar se hallaba apoyada predominantemente por los gobiernos y a cargo de las respectivas Marinas de Guerra resultaba inevitable que la política y la estrategia contara en aquellas actividades.

La Armada británica se colocó a la cabeza en el empeño común de infundir auge a la exploración polar tras las guerras napoleónicas. Aquélla ambicionaba descubrir el famoso paso por el noroeste. Se trataba de una herencia, cedida por pasadas

generaciones de marinos ingleses. Por tal motivo poseía un atractivo especial, viéndose en ella la nota tradicional y romántica. Pero ahora no se hablaba del empeño que ocupara las mentes de los profesionales de los siglos XVI y XVII, del paso para Catay. Pensábase entonces en la circunnavegación y exploración de la costa del Ártico en el Canadá británico y en el descubrimiento de las tierras que pudiera haber al norte del Continente americano, incluyendo (a causa de que los descubrimientos de Baffin ya no eran reconocidos), la masa cubierta de hielo de Groenlandia occidental.

Era éste un proyecto que Inglaterra, potencia naval, muy por encima de las demás naciones por su pujanza económica, además, aunque siempre alerta ante sus rivales, no podía dejarse arrebatar por ningún otro país. En efecto, no había que descartar la posibilidad de cierta actividad extranjera en las fronteras del Canadá. La situación no era muy tranquilizadora allí. Había escasos colonos británicos y se hallaban muy diseminados. Las relaciones entre éstos y los franceses eran tirantes; en cualquier momento podía ocurrir un incidente desagradable. Hacia el sur quedaban los juveniles y bulliciosos Estados de la Unión, que ya habían amenazado la frontera canadiense durante la guerra de 1812. En el oeste existía, al parecer, un gran peligro: Rusia, fervientemente nacionalista y con ambiciones imperiales, estimulada por los acontecimientos de 1812-1815 había ocupado totalmente Alaska (dominando una extremidad del paso del noroeste), extendiendo en 1820 sus puestos comerciales tan al sur a lo largo de la costa americana (hasta San Francisco, en realidad), que todo daba a entender que al cabo de no mucho tiempo el continente del norte de América se hallaría dividido entre tres naciones en lugar de entre dos.

La desconfianza de Inglaterra con respecto a Rusia, sospechando que hubiera algo extraño tras sus recientes exploraciones en el Ártico y en las aguas del Pacífico, fue revelada por el archiduque austríaco Ludwig a raíz de una visita que realizó a Gran Bretaña en 1816.

«Una potencia cuya actitud no es nada amistosa hay que verla en Rusia —escribió aquél—. El inglés, calculador, celoso de su comercio, sabe que aquel imperio, tan vasto, en posesión de todos los recursos, en contacto con todos los mares, puede transformarse en una potencia marítima. Inglaterra ha permanecido atenta a los repetidos viajes rusos por el mar, llevados a cabo últimamente, más para servir sus fines particulares que con afanes de descubrimientos. Ha observado, asimismo, el establecimiento de colonias en las islas situadas entre Asia y América e incluso en la costa noroeste de este continente…».

Similares sospechas expuso un año más tarde John Barrow, secretario del Almirantazgo, principal fundador de la Sociedad Geográfica, y padre, como ha sido llamado, de la exploración británica en el Ártico dentro del siglo XIX. En un artículo anónimo de la *Quarterly Review* correspondiente a octubre de 1817, Barrow (que estuvo bien informado acerca de los movimientos rusos), escribió: «Por espacio de algún tiempo los rusos se han sentido fuertemente impresionados ante la idea de un abierto paso en América… Resultaría mortificador que una potencia naval, que inició

su historia como tal ayer mismo, redondeara en el siglo XIX un descubrimiento felizmente iniciado por los ingleses en el XVI».

En 1818, un acta del Parlamento semejante a la de 1776 ofreció recompensas sustanciales por el descubrimiento de un paso por el noroeste. Pese a lo grande que era la ansiedad británica por impulsar la exploración y el descubrimiento, difícil es eludir la sospecha de que el deseo de impedir y contraatacar las operaciones rusas en el Ártico, sino un factor más decisivo, influyó en la decisión de los miembros del Almirantazgo cuando éstos se pusieron de acuerdo con el propósito de preparar hombres y buques.

La rivalidad internacional se puso en evidencia en aguas del Antártico desde los primeros años de la decimoctava centuria. Allí los primeros descubrimientos después de las guerras napoleónicas fueron realizados por los cazadores de focas, americanos e ingleses, actuando en feroz competencia, en busca constante de puertos, bases y zonas más ricas.

En términos políticos, la rivalidad entre los cazadores de focas (secretamente apoyados por sus gobiernos respectivos) era reflejo y prolongación de la economía angloamericana y de la guerra comercial que se había iniciado con la expansión del comercio británico en Sudamérica en el siglo XVIII.

Después de las guerras napoleónicas, cuando Europa se vio empobrecida y el Canadá contaba con escasos pobladores, no los suficientes, desde luego, para proporcionar una perspectiva halagüeña a las mercancías inglesas, Gran Bretaña suscitó un desagradable conflicto al esforzarse en conquistar por todos los medios el comercio sudamericano.

La doctrina de Monroe, en 1823, iba dirigida contra Inglaterra más que contra Rusia o Francia. Canning estaba convencido de que América abrigaba la intención de suplantar a Gran Bretaña en todo el mundo en lo tocante a la navegación, pero especialmente en los mares en contacto con el continente. Cuando a Londres llegaron rumores de que la Armada de los Estados Unidos efectuaba preparativos con el fin de explorar el Antártico, aquéllos ejercieron una influencia decisiva en el Almirantazgo, cuyos miembros pensaron inmediatamente en organizar la primera expedición naval a aquella zona desde los viajes de James Cook.

Como escenario de este forcejeo angloamericano el territorio del Antártico más próximo a Sudamérica adquirió para los comerciantes británicos una importancia que nada tenía que ver con la cacería de la foca. En el continente su futuro era incierto, ya que aparte de la hostilidad de los intereses americanos, cuyos agentes se mostraban muy activos en todos los puertos y ciudades, existían muchas dudas acerca del destino de las viejas colonias españolas.

Consecuentemente, aquéllos comenzaron a buscar islas adyacentes, desde las cuales proseguir la lucha, de ser necesario. Las islas Falkland, las más próximas, habían sido abandonadas por razones de índole económica en 1774, no volviendo a ser ocupadas hasta 1833. Cuando las Shetland del sur fueron descubiertas por

Inglaterra en 1819, más de uno entre aquellos comerciantes vio en las mismas una posible base a la cual retirarse de ser preciso para continuar con sus actividades.

Para concluir este prefacio a la historia de la primera exploración polar en el siglo XIX, hay que decir algo —ya que la Armada británica se colocó en cabeza—, sobre la posición especial y las funciones de la Marina de Guerra en el terreno de la exploración en esta época, citando las características de tales expediciones.

La doctrina de la libertad en los mares, que Gran Bretaña había proclamado, y de la cual su Armada, superior a las restantes potencias en aquéllos, era centinela avanzado, implicaba una obligación especial. Tratábase no solamente de asegurar la protección de los océanos sino también de incrementarla explorando costas desconocidas y zonas marítimas, en beneficio, además, del comercio mundial.

La Hidrografía había avanzado mucho desde los días de Cook. En 1811 comenzó a estudiarse separadamente. Después de las guerras, los reconocimientos y la confección de cartas marinas, junto con las observaciones magnéticas, que adquirieron una importancia superior a la que tuvieran en el siglo XVIII, fueron las tareas principales de las expediciones navales británicas y, realmente, tan grande era el avance inglés en dicho campo, que Londres se convirtió en el primer mercado del mundo en lo tocante al suministro de cartas geográficas e instrumentos hidrográficos, lo que es en la actualidad.

Las expediciones navales británicas a las regiones polares suministraron en cuanto a su organización el modelo que había de seguirse al planear las que vendrían después. Oficiales y marineros, de mentalidad ambiciosa o aventurera, se ofrecieron voluntarios para aquellos servicios, no como «exploradores», con el significado que esta palabra poseía en el siglo XIX, sino como simples marinos, que veían en dicha actividad una faceta más de su carrera. Todos zarpaban con destino a un mundo desconocido de hielo y nieve animados por aquella inquebrantable confianza peculiar en los ingleses de la Era Victoriana. Sus uniformes, los clásicos en la Marina, resultaban más apropiados para ser lucidos por las calles y salones de Portsmouth que en los Polos y se han encontrado utensilios de pesada plata, procedentes de las vajillas que se colocaban sobre sus mesas, entre las diversas y curiosas reliquias que han dado fe de las tragedias del Ártico a lo largo del siglo XIX.

A bordo de los buques las representaciones de la última farsa londinense, llevada a cabo por miembros de las dotaciones, proyecciones de linterna mágica y un semanario humorístico algo atrevido, como el *North Georgia Gazette and Winter Chronicle*, de Parry, ayudaban a conservar la moral durante los meses de invierno. Pero la disciplina era rígida. El tono moral fijado por los oficiales, extraídos de la nueva clase media, era estrictamente evangélico y sabatario. Las prácticas religiosas caracterizaban la vida cotidiana a bordo durante las expediciones, llevándose en los barcos una provisión extra de Biblias para su reparto entre los esquimales.

Sin embargo, a despecho de esta terca adhesión a las formas navales tradicionales en las condiciones menos adecuadas, a pesar del poco apropiado equipo, de la

ignorancia de los expedicionarios respecto a las normas vitales a observar en las regiones heladas y a la mejor manera de viajar, los objetivos logrados por aquéllos figuraban entre los más notables de la historia polar. En el mar, su enorme destreza al maniobrar con buques de complicado y voluminoso aparejo, avanzando por rutas desconocidas, sorteando constantemente las masas de hielo que flotaban a la deriva, moviéndose a impulsos del viento, resultó un milagro del arte de la navegación. En tierra, sus heroicos viajes, desplazando, oficiales y marineros unidos, pesados botes por entre amenazadoras moles de hielo, habían de constituir la fuente de inspiración, el modelo a imitar, para los exploradores británicos del futuro.

VII

LA ARMADA REAL MARCA LA PAUTA

A lo largo de la historia polar han surgido hombres —John Barrow, Jeremiah Reynolds, Henry Grinnell, Clements Markham—, que dieron, al igual que los Hakluyts en los días de Isabel, un nuevo giro a las exploraciones en aquellas remotas zonas, además de un soberbio impulso…

En este aspecto, dentro de Inglaterra el espíritu inquieto de la primera mitad del siglo XIX viene a ser John Barrow. Laborioso, capaz, experimentado como viajero por los constantes desplazamientos que efectuó siendo aún muy joven, Barrow ejerció una decisiva influencia como secretario del Almirantazgo por espacio de cuarenta años, a partir de 1804, llegando a ser más adelante presidente de la Sociedad Geográfica de Londres.

Nació en Westmorland, de humilde cuna. Siendo todavía un muchacho, cuando trabajaba en una fundición de Liverpool, tomó parte en un ascenso en globo, acompañando al famoso aeronauta italiano Lunardi. Era la primera persona en Inglaterra que realizaba tal hazaña. A esta aventura siguió la de un viaje al Ártico en un buque ballenero y a partir de aquellos días fue un entusiasta de la exploración polar y un estudioso incansable de su literatura, especialmente de la que databa de la época isabelina.

Cuando Barrow, tras largos años de permanencia en China y África del Sur se unió al Almirantazgo, en 1804, descubrió que ocupaba una posición que le permitiría influir en la marcha de las exploraciones polares. El año 1817, como cuenta en su autobiografía, parecía que iba a ser, por diversas circunstancias, un período especialmente favorable para la reanudación de las exploraciones inglesas en el Ártico. Existía poca demanda por parte de la Armada en aquella época. La geografía ártica de América del Norte, el descubrimiento de un paso por el noroeste (cuestión en la cual los rusos habían fijado su atención), e incluso la insularidad de Groenlandia, eran problemas que continuaban sin ser resueltos.

Lo poco que de la geografía ártica se conocía, pese a las exploraciones de los últimos doscientos años, podía apreciarse en el mapa que acompañaba a la obra del propio Barrow titulada *Historia Cronológica de los Viajes realizados a las Regiones Árticas*, publicada en 1818. En la desembocadura del río Mackenzie, hacia el norte de Great Bear Lake, había sido alcanzado el mar, en el siglo XVIII, por Alexander Mackenzie y Samuel Hearne, pertenecientes a la Compañía de la bahía de Hudson. Pero más al norte, si se exceptuaba un vago trazado de la costa occidental de Groenlandia, el mapa del Ártico, pese a los descubrimientos de William Baffin, permanecía en blanco.

No obstante, existía otro motivo más inmediato para decidir la reanudación de las

exploraciones polares. Los hielos, a causa de algunas fluctuaciones climáticas, se presentaban en 1817 excepcionalmente favorables y como Barrow anotara en su artículo de la *Quarterly Review* (ya citada), William Scoresby, el joven, capitán de un buque ballenero, había dado cuenta aquel verano de la desaparición de una inmensa cantidad de hielo.

«En el transcurso de mi último viaje —había escrito Scoresby a *sir* Joseph Banks —, observé que en una extensión de 18 000 millas, aproximadamente, la superficie del mar en Groenlandia comprendida entre los paralelos 74º y 80º se encontraba completamente libre de hielos, desaparecidos en estos dos últimos años». Era ésta una oportunidad que no se podía desaprovechar. Barrow propuso inmediatamente a lord Melville, primer lord del Almirantazgo un plan para dos viajes, «con objeto de lograr el progreso de la Geografía, la Navegación y el Comercio». Apoyado el proyecto, desde el punto de vista científico, por la Real Sociedad, se aprobó rápidamente.

Barrow había concebido unos planes a escala grande y múltiple. Una escuadra naval zarparía hacia el norte, entre Groenlandia y Spitsbergen, acercándose cuanto pudiera al Polo y al estrecho de Bering. Ésta era la dirección seguida por el capitán Constantine Phipps en 1773. La segunda escuadra, la principal, buscaría la entrada del paso por el noroeste, a lo largo del estrecho de Davis. Otros buques aguardarían en el estrecho de Bering para dar la bienvenida o salvar a los supervivientes de la aventura. Tal era el plan para las primeras operaciones marítimas. Por añadidura se contaba con una exploración terrestre de la casi desconocida costa ártica de América del Norte.

En el mes de mayo de 1818 partieron los buques. El capitán David Buchan, provisto de órdenes para su viaje al norte, mandaba dos veleros, el *Dorothea* y el *Trent*. Su segundo era un oficial que no tardaría en ser famoso: el teniente John Franklin.

Este viaje, sin embargo, fue un fracaso. Ante la costa occidental de Spitsbergen, una violenta tormenta sorprendió a los navíos, que se vieron obligados a buscar un refugio. Habiéndose aventurado de nuevo por el norte sé encontraron cercados durante muchos días por el hielo junto al mar Ártico. Luego lograron escapar, dirigiéndose a Spitsbergen. Un mapa costero de esta zona y nada más fue lo que se obtuvo de este primer intento.

El viaje de la segunda escuadra, a las órdenes del fornido y pelirrojo comandante John Ross, que contaba con la colaboración de un joven oficial muy competente, el teniente Edward Parry, su segundo, terminó de un modo inexplicable.

Los buques de Ross, el *Alexander* y el *Isabella*, navegando por el estrecho de Davis, reincorporaron al mapa los descubrimientos de Baffin, el gran marino de la época de Isabel: la bahía de su nombre y los estuarios de Smith, Jones y Lancaster, que aquél había bautizado con los apellidos de las personas que le apoyaban en la City londinense.

Después de llegar, el 30 de agosto de 1818, ante Lancaster Sound, la vía más probable para el paso al noroeste, Ross se dirigió al oeste, deteniéndose luego. Frente a él, insistió, «divisó claramente tierra, al fondo de la bahía, formando una cadena de montañas, unidas a las que se extendían por el norte y el sur». Tan convencido quedó de su existencia que les dio un nombre, el de un secretario del Almirantazgo: Croker. Para Parry y sus oficiales, sin embargo, las «Montañas Croker» no fueron más que una ilusión óptica. Aquéllos no lograron divisar nada. La atmósfera era clara. Estaban seguros de hallarse a punto de efectuar un gran descubrimiento. Por consiguiente, cuando Ross ordenó emprender el regreso, tal decisión les pareció lamentable.

Por los salones de Londres comenzaron a circular divertidas y maliciosas historias en relación con Ross y sus fantásticas montañas. Había quien pensaba que no debía dudarse de la palabra de un oficial de la Armada tan capaz y experto en su cometido. Pero hubo muchos que aseguraron, con evidente mala fe, que las montañas Croker habían constituido una excelente excusa para retirarse a aguas que ofrecían menos peligros.

Tan dañinas eran estas habladurías, que afectaban tanto al prestigio personal de Ross como al de la Marina, que el Almirantazgo decidió liquidar el asunto enviando otra expedición. Para mandar ésta fue escogido el segundo de Ross, el teniente Edward Parry. El elegante y ambicioso oficial que intentaría el descubrimiento del paso al noroeste, contaba sólo veintinueve años de edad. Pero tenía un brillante historial profesional y talento. Por sus conocimientos sobre Hidrografía, Astronomía náutica y también sus estudios referentes al magnetismo, mereció el ingreso como miembro en la *Royal Society*. Anteriormente ya se había dado a conocer en la Armada, tanto por la habilidad desplegada en las tareas técnicas a su cargo como por las innatas condiciones que poseía para el mando.

El primer ataque al paso del noroeste

Para seguir con algún detalle las andanzas de Parry durante su primera gran expedición al Ártico, e incluso las de todos los expedicionarios que intentaron localizar un paso al noroeste en el transcurso del siglo XIX, es preciso familiarizarse un poco con el intrincado laberinto de islas y canales helados que se extienden entre la extremidad noroeste de Groenlandia y la costa ártica del continente americano.

Por debajo del hielo y alrededor de las masas rocosas, relacionadas geológicamente con las del Yukon y Alaska, mézclanse las aguas del Atlántico con las del mar de Beaufort. Más allá se encuentra el estrecho de Bering, por el que circulan cálidas corrientes, procedentes del Pacífico, las cuales van a parar al océano Ártico.

Sobre el mapa, el camino del oeste parece fácil. Y lo es, relativamente… Pero Parry, en el momento de zarpar, desconocía totalmente la región de la bahía de

Baffin, un mundo de tierras, quizás, o de mares sobre los cuales la navegación se convertía en una tarea monótona, tediosa, por culpa de los repetidos sondeos, donde una jornada normal podía terminar viendo los tripulantes los buques cercados por el hielo o encerrados en cualquier bahía remota.

Los buques de Parry eran el *Hecla*, de 375 toneladas, y el bergantín armado, de 180 toneladas, bautizado con el nombre de *Griper*. Las dos naves tenían las proas, los fondos y las quillas reforzados para hacer frente a las embestidas de las masas de hielo flotantes, habiendo embarcado víveres para dos años.

Parry navegaba en el *Hecla*, llevando consigo al joven capitán Sabine, de la Artillería Real, «quien iba a conquistar una gran reputación en su tiempo como observador del magnetismo». El teniente Liddon mandaba el *Griper*. Se trataba de una expedición integrada por jóvenes, ya que aparte de Parry y Sabine, ningún oficial contaba más de veintitrés años.

Los dos buques abandonaron el Támesis el 11 de mayo de 1819. Los expedicionarios se formulaban una pregunta en aquellos momentos: ¿Existían las montañas Croker citadas por Ross? A comienzos de agosto se hallaban muy cerca de conocer la respuesta. Hacia el norte se encontraban los acantilados de la isla Devon del Sur, ocultos entre nubes; por el sur quedaban las montañas cubiertas de nubes de la extremidad septentrional de la isla de Baffin. Delante, libres de hielos y oscuras como las del océano, estaban las aguas del estrecho de Lancaster. De los dos, el *Hecla* era el buque más rápido. Mientras esperaban al *Griper* inclinábase tan pesadamente frente a la marejada que las olas se estrellaban con violencia contra los portillos de proa. Ésta fue una esperanzadora señal para Parry, un detalle que le demostraba la existencia de un mar abierto en lugar de una bahía cerrada, la que Ross creía haber visto.

Mientras navegaban en dirección a las nuevas aguas había mucho trabajo científico que realizar a bordo: tenían que efectuar sondeos con el nuevo aparato apto para grandes profundidades inventado por el capitán Ross; había que tomar las temperaturas del aire y del mar, el movimiento de las corrientes, el ángulo de inclinación del horizonte, los efectos de la aurora boreal en el electrómetro y la aguja magnética, y muchos otros fenómenos…

Las observaciones magnéticas eran una parte importante del programa científico recomendado por la *Royal Society* y el capitán Sabine, de la Artillería Real, «un caballero muy versado en Astronomía, Historia Natural y otras ramas del saber», se hallaba sumamente ocupado. El trazado de los mapas había sido encargado al teniente Hoppner y a Beechey, compañero de aquél. El Almirantazgo había decretado que no embarcara ningún personal civil.

A medida que el *Hecla* y el *Griper* se adentraban por el estrecho de Lancaster dos pensamientos ocupaban las mentes de Parry y sus hombres. ¿Era aquél el buscado paso del noroeste? ¿Irían a enfrentarse en el momento menos pensado con la barrera de las montañas Croker, de Ross? En su *Diario de un Viaje para el Descubrimiento*

de un Paso por el Noroeste que pusiera en comunicación el Atlántico con el Pacifico, Parry se refiere a aquellos instantes:

«Es más fácil imaginar que describir la ansiedad que todos sentíamos, visible en todos los rostros, en tanto que la brisa se transformaba en suave ventisca, al avanzar rápidamente por el pasaje. Los mástiles se hallaban atestados de oficiales y marineros. Esto duró toda la tarde. Un espectador desapasionado, si allí hubiera podido haberlo, habríase sentido divertido al observar el nerviosismo con que eran recibidos los mensajes enviados desde la cofa, pese a que los mismos alentaban nuestras esperanzas».

Sondeo tras sondeo, no se dio con el fondo. Los expedicionarios continuaban avistando promontorio tras promontorio de tierra debido a que la visibilidad era perfecta. Parry y los suyos no vieron más que unos cuantos témpanos de hielo, grandes, a merced de las olas. Al alcanzar la longitud 83º 12′, Parry supo que había rebasado el punto a que llegara Ross. Pero las costas del estrecho seguían todavía a varias millas de distancia de ellos. Las montañas Croker habían resultado ser un mito.

Parry y sus oficiales se sentían ahora extraordinariamente confiados. Creían hallarse camino del estrecho de Bering y de Kamchatka, donde, de acuerdo con las instrucciones que les habían dado, entregarían sus diarios y mapas al gobernador ruso, para su envío a San Petersburgo y Londres.

Pero aún era pronto para abrigar ideas tan optimistas. Aquel viento que había facilitado el avance del *Hecla* y el *Griper* por el estrecho cesó de repente y tuvieron que pasar varios días inmóviles, sumergidos en una espesa masa de nieve. A los viajeros les quedó tiempo de sobras para dedicarse a observar el curioso bandeo horizontal de los acantilados y a intentar cazar las ballenas blancas que se aproximaban a los buques en grandes cantidades, emitiendo «un tintineante y agudo sonido, parecido al que producen los vasos musicales mal tocados».

Las maniobras de los dos buques, cuando la brisa sopló de nuevo, dan una relativa idea del tedioso proceso de comprobaciones que era indispensable realizar en tan ignorados como complicados parajes: aquéllos por los cuales Parry y sus hombres navegaban. Hacia el oeste el camino se encontraba obstaculizado por una compacta masa de hielos flotantes batidos por una fuerte marejada. Luego viraron hacia el sur, penetrando en la niebla que colgaba como amplísima cortina sobre el mar, llegando a una gran ensenada, la del príncipe Regente, flanqueada por el hielo por un lado. Las brújulas del buque, perezosas de movimientos desde el instante de entrar en el estrecho de Lancaster, pronto se tornaron inútiles, siendo quitadas y guardadas en el pañol del contramaestre. En algún sitio cercano, como James Clark Ross iba a probar, estaba el punto del polo magnético.

La aspiración de Parry, sin embargo, no era el Polo Magnético Norte sino el paso del noroeste y para ello volvió al estrecho de Lancaster. La navegación se presentaba muy peligrosa a causa de la niebla y el vendaval. Una faja de tierra surgió inesperadamente frente a los expedicionarios. Los buques dispusieron de escaso

espacio para maniobrar entre aquélla y los hielos. Por consiguiente, les ocupó muchos días hallar su camino a lo largo de la costa meridional de la isla de Devon, descubriendo que la misma se extendía hacia el norte, con un ancho canal (el canal de Wellington) y una gran isla (la de Cornwallis) al oeste.

Este giro hacia el norte de la costa de la isla de Devon fue un gran alivio para Parry, que había estado temiendo que aquélla se extendiera hacia el sur, en forma de un gran arco para unirse al continente americano. Más esperanzadora aún fue la visión del estrecho (tras la entrada al canal de Wellington), ensanchándose progresivamente: el estrecho de Barrow fue llamado así en honor a John Barrow, el promotor de las expediciones al Ártico.

Los oficiales y marineros del *Hecla* y el *Griper* estaban ahora más animados que nunca. Finalizaba el mes de agosto pero aún disponían de unas seis semanas antes de que comenzara el invierno. Los buques, hasta aquel momento, no habían sufrido daño alguno; contaban con provisiones en abundancia; habían hallado una espaciosa ruta marítima para el oeste, navegable entre los grandes témpanos de hielo que quebraban la superficie del mar abierto…

Evitando los hielos penetraron en Melville Sound, paraje así denominado en honor al primer lord del Almirantazgo. Hacia el norte, cuando los buques se dirigían al mar de Beaufort, divisaron una inhospitalaria costa y a alguna distancia un bajo y oscuro promontorio que reducía la abertura a lo largo de la cual se estaban deslizando. Había esquimales a lo largo de esta costa, la de la isla de Melville. Tras un breve desembarco para establecer contacto con ellos, así como realizar trabajos de observación, cazar el reno y la perdiz blanca, tan abundante como si aquello fuera un pantano escocés, los dos buques zarparon de nuevo. Avanzaban con extraordinaria lentitud debido a las calmas, nieblas y vientos contrarios. El 4 de septiembre de 1819 Parry pudo anunciar que estaban cruzando el meridiano 110 de Greenwich, en latitud 74 grados, 44 minutos y 20 segundos.

Por este triunfo, los oficiales y marineros del *Hecla* y el *Griper* se hacían acreedores a una recompensa de 5000 libras, concedida por un acta del Parlamento. Pero su alegría duró poco. Desde la cofa, Parry pudo ver delante de ellos una sólida y, al parecer, impenetrable barrera de témpanos. No se observaba el menor vestigio de un mar abierto más allá.

Los dos buques anclaron. Les quedaba la esperanza de que el hielo, como a menudo sucedía en septiembre, se esparciera. Pero a medida que los días pasaban, aquella masa, lejos de perder volumen, aumentaba, desplazándose hacia ellos, lenta, inexorablemente, amenazando con cercar las naves. Más adelante, con las temperaturas del otoño, más bajas, Parry asistió a la formación de hielos en la superficie del mar. Era ya demasiado tarde para intentar la huida y entonces el *Hecla* y el *Griper* se dirigieron a una pequeña bahía, Winter Harbour, ligeramente al este de cabo Hearne, donde se dispusieron a pasar el invierno. Aquél fue el punto más occidental tocado por Parry durante su primer viaje, el más notable de los por él

realizados.

El 4 de octubre aún había luz suficiente para que Parry pudiera leer y escribir en su camarote. Desde los portillos de éste, por la mañana y durante el atardecer, respectivamente, presenciaba la salida y la puesta del sol, contemplando en silencio, admirado, los fluctuantes cambios de luz, cuyos matices iban del azul hasta el rojo intenso, pasando por el púrpura y el escarlata. El 4 de noviembre se hizo la oscuridad, la peculiar oscuridad del invierno, que había de durar casi cien días.

Parry adoptó las medidas necesarias para que sus hombres no permaneciesen un momento ociosos a lo largo de ese período. Teniendo sus mentes ocupadas se evitaban males mayores. Cada mañana, a las seis menos cuarto, los marineros se aplicaban a la limpieza de las cubiertas con arena y piedras. La actividad general se prolongaba a lo largo de toda la jornada. Había revistas de higiene, ejercicios contra incendios… Las tardes se dedicaban a la reparación de las velas y los aparejos. Cuando el tiempo era demasiado malo para llevar a cabo ejercicios gimnásticos en la costa, Parry ordenaba a los suyos que corrieran por las cubiertas, ingeniosamente calentadas, utilizando el órgano del buque para que todos guardaran el paso o mandándoles entonar cualquier canción con ese fin.

Para los oficiales el paseo de la tarde en la costa constituía el más desalentador de sus deberes. «No se divisaba un solo objeto en el que los ojos pudieran descansar largo tiempo placenteramente, a menos que uno se fijara en el sitio en que se encontraban los buques, donde nuestra reducida colonia se había instalado». Existían muchas diversiones, para vencer la tristeza, la monotonía del Ártico: cantos y bailes para los marineros y «distracciones más racionales para los oficiales: lecturas, ajedrez, música». Cada quincena había una representación. El cuadro artístico actuaba a las órdenes del teniente Beechey, quien abrió la «temporada», es decir, la primera noche de aquel invierno, con una obra que fue acogida clamorosamente: «*Miss* in her Teens[1]».

Esto, observaba Parry, era una fuente de entretenimiento que se prolongaba después de las representaciones, con los comentarios de rigor, «y justificaba la utilidad de tales experimentos teatrales». El periódico semanario del capitán Sabine, *North Georgia and Winter Chronicle*, tuvo enorme éxito. Los días de oscuridad pasaban con sorprendente rapidez. Durante la noche, entre los silbidos del viento, oían los viajeros los aullidos de los lobos en la costa y el crujir incesante de los cascos de los buques bajo la presión de las masas de hielo.

A principios de febrero Parry exploró la costa norte de la isla de Melville. Después de tres meses de encarcelamiento fue un gran alivio para ellos salir de los buques y ver, a medida que en el Ártico se pasaba de la primavera al verano, brotar entre las rocas el musgo, verde, fresco. Era un placer descansar la vista en los sauces enanos, en las rosadas y amarillas saxífragas… También había caza: renos, gansos, perdices blancas y el lanudo y aturdido carnero almizcleño, la más primitiva de las criaturas del Ártico. Todos esos animales proporcionaron a los oficiales excelentes

ocasiones para que pudieran practicar el noble deporte de la caza.

En el mes de agosto el *Hecla* y el *Griper* llevaron a cabo otro intento para avanzar entre la masa de hielos, que continuaba bloqueando el paso hacia el oeste. Pero aquellos témpanos que les rodeaban, aún en los días del verano, tendrían, calculó Parry, sus buenos quince metros de espesor. El empeño era inútil tratándose de unos barcos como aquéllos, que no contaban con más fuerza que la que pudieran proporcionarle los fríos vientos del Ártico al soplar sobre el complicado velamen. Derrotado por esta insalvable barrera, que le impedía continuar buscando el paso del noroeste, Parry zarpó para Inglaterra.

Esta expedición figura entre las más notables de la historia del Ártico, no sólo por los descubrimientos realizados a lo largo de ella sino también por el excelente estado físico y moral en que se mantuvieron en todo momento los participantes en la empresa. En realidad, la entrada al paso del noroeste había sido descubierta, navegando por él los expedicionarios, a lo largo de unas seiscientas millas, desde la bahía de Baffin. En la ensenada del príncipe Regente había sido localizado el Polo Magnético Norte.

Tales descubrimientos, además, ejercieron una influencia beneficiosa en la marcha de la industria ballenera británica. Había sufrido ésta grandes pérdidas, recientemente, a causa de la emigración al norte de las ballenas. Entonces, los pescadores que anteriormente siguieron las estelas de los buques de John Ross, penetrando en la bahía de Baffin, se trasladaron al oeste, a otras zonas más ricas del estrecho de Lancaster.

El fallo de Parry, sin embargo, al no poder atravesar la gran barrera de hielo que hallara al sur y al oeste de la isla de Melville, tuvo una fuerte repercusión en la estrategia del Ártico. De aquí en adelante, pesé a lo macizo e inexpugnable que pareciera aquel obstáculo, los mayores esfuerzos para lograr el descubrimiento del famoso paso se concentrarían al sur del estrecho de Lancaster, con la esperanza de que por allí pudiera existir un camino paralelo cuyas aguas bañaran la costa continental.

Ésta fue la región visitada por Parry en su siguiente expedición, efectuada en 1821, aproximándose desde el estrecho de Hudson. Sus barcos eran el *Hecla* (reparado tras su prolongada lucha con los hielos en el viaje anterior), y el *Fury*, un duplicado del primero, «precisamente igual que su compañero, con objeto de que los equipos fueran intercambiables, sin selección, pruebas ni alteraciones de ninguna especie». Fue ésta una idea muy práctica, característica de la mentalidad de Parry, una mentalidad inventiva, siempre alerta, además.

Durante esta segunda expedición, Parry pasó dos inviernos consecutivos en el Ártico. Fue explorada la costa oriental de la península de Melville, dominándose Foxe Basin al norte de la bahía de Hudson. Parry y sus oficiales, provistos de raquetas para la nieve y trineos, acompañados por los esquimales, cruzaron hacia el extremo norte de la península, llegando al estrecho del Fury y el Hecla, que conducía

al golfo de Boothia. Como ocurriera en el estrecho de Lancaster, aquél era un descubrimiento altamente prometedor, pero una vez más el hielo bloqueó la salida occidental. Habiéndose multiplicado los casos de escorbuto entre los tripulantes de los dos buques, durante su estancia allí el segundo invierno, no había otra alternativa que la de emprender el regreso.

¿Estaría el estrecho del Fury y el Hecla comunicado con la ensenada del príncipe Regente? Ésta era la pregunta que todos se formulaban ahora. Y de ser así, ¿no habría una ruta paralela al estrecho de Melville, que condujera al oeste? Solamente mediante el acercamiento a la ensenada, flanqueando el hielo que bloqueaba el estrecho, podrían quedar solucionados tales problemas. Esto fue lo que Parry decidió hacer entonces.

Pero el año 1824 fue malo para la exploración ártica, pues los hielos se habían extendido por el sur hasta la bahía de Baffin. Un duro invierno en las costas orientales de la ensenada fue seguido por un verano pródigo en nieblas y furiosos temporales. El *Fury* naufragó en la playa de la isla de Somerset y las tripulaciones de los dos buques regresaron a Inglaterra en el *Hecla*. Aquél era el tercer y último intento que Parry realizaba para encontrar un paso por el noroeste.

El intento de Parry en el Polo

En 1821 el Parlamento ofreció varias tentadoras recompensas para aquellos que intentaran una exploración en el Polo. Ésta fue la siguiente aventura de Edward Parry en el Ártico.

Tal empresa encerraba no pocos atractivos. El éxito podía significar la apertura de un pasaje en el norte: alcanzar el Pacífico desde el Atlántico por la vía del Polo. Quizá se arrojara nueva luz sobre la existencia, supuesta por algunos geógrafos desde los tiempos medievales, de un mar Ártico interior libre de hielos.

A Parry se le presentaba también la ocasión de probar, como había hecho durante el primer invierno que pasara en el Ártico, nuevas y revolucionarias técnicas. Todos los anteriores intentos para alcanzar una alta latitud norte —los de Hudson, Constantine Phipps y Buchan—, habían sido concebidos a base de los buques. Todos también habían fallado al enfrentarse éstos con la espesa masa de hielo que se extendía al norte de Spitsbergen. Parry, siguiendo la tradicional ruta inglesa, se proponía luego establecer un puesto en Spitsbergen, lo más al norte que fuera posible, por mar (prefiriendo esto al uso de renos, sistema apoyado por William Scoresby), prosiguiendo el avance a pie, llevándose las embarcaciones menores de los buques, provistas de patines de trineos, para favorecer su deslizamiento sobre el hielo.

Parry zarpó en el *Hecla*, el protagonista de sus expediciones en busca del paso al noroeste, el año 1827 y el 21 de junio, partiendo de una base situada al oeste de Spitsbergen, inició su viaje al Polo con los botes del navio, el *Enterprise* y el

Endeavour, cuatro trineos ligeros y provisiones para setenta y un días. Hasta la isla de Walden, descubierta por el capitán Constantine Phipps, la marcha fue fácil.

El buque, a las órdenes del teniente Crozier (primera mención de un nombre famoso en la historia polar), les alivió de gran parte del peso del equipo. Sin mayores obstáculos aquél se deslizó por entre los témpanos de hielo, entrando en un mar en calma, iluminado por un sol deslumbrante, alterado solamente por alguna que otra morsa, moviéndose con pesadez frente a los hielos.

Al llegar a la zona de sólidos hielos, Parry puso decididamente en práctica su plan de viaje. Para sacar ventaja de la dura capa de nieve y evitar los peligros que entrañaba para sus ojos la intensa reflexión del sol decidió (como había de hacer más adelante el americano Robert E. Peary), viajar únicamente de noche y descansar durante las horas más calurosas del día, aunque en lo que a la luz se refería, el día y la noche se confundían a lo largo del verano ártico.

Quedó establecido un orden en todo. El arrastre de los botes sobre los dentados témpanos, su botadura en los estanques o lagos que encontraban por el camino, quedó metódicamente organizado, igual que sucediera en la isla de Melville durante todo un invierno. Después de las plegarias de la noche, oficiales y marineros se cambiaban de ropas para dormir. Tras el desayuno, a base de chocolate y bizcochos, se efectuaba un desplazamiento de cinco horas, viniendo luego la que se dedicaba a la comida. Otro viaje de cinco o seis horas también y finalmente extendían las velas de las embarcaciones, a modo de toldos. Las plegarias nocturnas de nuevo y siete horas de sueño. Un toque de corneta les ponía en pie, listos para iniciar otra jornada.

Tanto para los oficiales como para los marineros el trabajo resultaba agotador. Vadeando, tirando de los botes, tropezando a cada momento, produciéndose cortes en los pies al rozar algunas puntas de hielo, afiladas como cuchillos, Parry estuvo semanas enteras sin comprender la inutilidad de sus esfuerzos, a causa del desplazamiento hacia el sur de la masa de hielo, por efecto de las corrientes.

En aquel inmenso desierto blanco no había ninguna señal que pudiera servirles de guía. Una impresionante uniformidad presidía el desolado panorama.

«Los ojos —escribió Parry en su *Narración de un intento para alcanzar el Polo Norte en botes preparados para tal fin, pertenecientes al buque de Su Majestad, Hecla*—, se fatigaban en vano buscando algo que no fuese hielo. Frecuentemente hasta el cielo perdíamos de vista, oculto tras una densa cortina de niebla». Una gaviota que pasaba, la forma extraña adoptada por un pico helado, proporcionaban fugaz placer a los ojos de unos hombres abrumados ante el panorama siempre igual, tan monótono y vasto como un desierto.

Para aquellos no familiarizados con el clima ártico, la época del verano resultaba desconcertante por sus bruscos cambios. El 15 de julio, Parry escribió: «Llovía incesantemente. Yo no había visto llover de aquella manera en las regiones polares antes. El agua caía sin interrupción, veinticuatro horas seguidas, con gran violencia, en grandes goterones». Otros días el calor no resultaba menos asombroso. Los rayos

del sol llegaban incluso a derretir el alquitrán que impregnaba las junturas de las tablas en los botes.

El día 20 de julio, Parry calculó la latitud en que se encontraban a mediodía. Se hallaban a menos de cinco millas al norte del punto alcanzado tres días atrás. Y eso a pesar de haber viajado doce millas. Días más tarde perdían más espacio del que habían ganado. Sólo mediante prodigiosos y desesperados esfuerzos pudieron compensar el invisible movimiento hacia el sur del hielo y llegar a los 82º 45′, a 435 millas de distancia del Polo.

«Nuestras insignias y pendones —escribió Parry—, fueron desplegados durante el día. Lamentamos sinceramente no haber podido izar la bandera inglesa en la más alta latitud, lo cual constituía nuestra aspiración. Se nos excusará, quizá, por habernos situado en un paralelo considerablemente más alejado del que se menciona en el último “record” probado». Pero sus hombres se veían forzados ahora a descansar frecuentemente. Parry admitió: «Comprendí que no tenía objeto hacer llegar a mis oficiales y marineros hasta el último grado del agotamiento, que no valía la pena ya perseverar en el intento».

Así pues, Parry emprendió el regreso, habiendo logrado con sus nuevos y extraordinarios métodos un avance hacia el Polo que no fue mejorado por nadie por espacio de cuarenta y ocho años.

De esta forma acabó la carrera de un gran explorador del Ártico, un hombre que en sus primeras y extensas exploraciones del archipiélago canadiense se acercó más que nadie (hasta la época de Franklin), a la solución del problema más interesante de la primera mitad del siglo XIX: el descubrimiento de un paso por el noroeste.

El descubrimiento del Polo Norte Magnético

Otra expedición planeada de acuerdo con las ideas de Barrow, mediante el concurso de hombres de la Armada y miembros de la Compañía de la bahía de Hudson, iba a efectuarse en este período de espléndidos avances de los exploradores de los árticos de la Marina de Guerra inglesa.

La expedición aludida, mandada por John Ross, el de las famosas «Montañas Croker», podía considerarse fuera de lo corriente en dos aspectos. El objetivo de aquélla, una vez más, era el hallazgo del paso por el noroeste, investigando por la ruta a lo largo de la cual Parry efectuara su último intento, al sur de la ensenada del Príncipe Regente.

Pero el Gobierno británico por aquella época había perdido todo entusiasmo con respecto a la exploración del Ártico (cosa debida en parte a cierto abandono por Rusia de sus ambiciones marineras), y en 1828 fue anulada el acta del Parlamento por la cual se ofrecían recompensas a los esforzados hombres cuyos afanes habíanse concentrado en las regiones polares.

Consecuentemente, la nueva expedición hubo de ser organizada privadamente, lo que corrió a cargo de *Mr*. Felix Booth, *sheriff* de la City londinense.

Para el siglo XIX éste era un nuevo punto de partida. Otra circunstancia particular radicaba en el propósito de usar el vapor, la nueva fuente de energía. Se trataba de un audaz experimento. La Armada, que en 1828 había autorizado la instalación del vapor en unos cuantos remolcadores tan sólo, no hubiera llegado a concebir por aquellas fechas una empresa semejante sobre tal base.

Sin embargo, Felix Booth, el emprendedor *sheriff* de Londres, no sentía la menor añoranza por las velas, en inminente trance de desaparición en determinados medios.

El *Victory*, un buque de ruedas a vapor, que hasta hacía poco tiempo había servido la línea de Dover a Calais, al partir para el Ártico se agitaba convulsivamente. Hallábase al mando de un oficial para quien la nueva fuente de energía era tan desagradable como para los miembros del Almirantazgo. Era segundo suyo su sobrino, James Clark Ross, un especialista en el estudio del magnetismo, un marino inteligente que había servido a las órdenes de Ross y Parry en viajes anteriores.

Este primer experimento polar con el vapor fue singularmente desdichado. La enorme máquina ocupaba la mayor parte del buque. Las calderas presentaron innumerables filtraciones, pese a haber sido obturadas las juntas con patatas y estiércol. La velocidad máxima alcanzada no pasó nunca de las tres millas por hora. Por fin, el *Victory* llegó a Fury Beach, en la costa oriental de la isla de Somerset, donde se encontraban los restos de la nave de Parry, el *Fury*.

Como se recordará, Parry había esperado hallar un canal que le condujera al oeste desde la ensenada del Príncipe Regente. Pero *sir* John Ross no era hombre de suerte. Al pasar frente al estrecho de Bellot no advirtió que ésta era precisamente la abertura —a la cual dio el nombre de bahía de Brentford—, y continuó navegando, efectuando un desembarco en la costa este de la península de Boothia, que llamó Boothia Felix, en honor a su protector.

En Felix Harbour el *Victory* permaneció cercado durante dos inviernos. James Clark Ross, el segundo de a bordo, aprovechó bien esos dos años, estudiando los vestidos y las técnicas de construcción de los esquimales, quienes se habían instalado en sus casas de nieve (*igloos*), cerca de donde se encontraba el *Victory*. Luego hizo muchos viajes con ellos en trineos, dirigiéndose al oeste y al sur de la península, cruzando un mar de hielos para alcanzar la isla del Príncipe Guillermo.

Parry había estado seguro de que en algún punto, siguiendo tal dirección, se encontraba el Polo Norte Magnético. En uno de aquellos desplazamientos, el 31 de mayo de 1831, tuvo lugar el descubrimiento. Para James Clark Ross, estudiante del magnetismo terrestre, éste fue un momento solemne, apresurándose a colocar un montón de piedras donde «la Naturaleza no había levantado ningún monumento para revelar el punto que escogiera como centro de uno de sus más grandes y misteriosos poderes».

El descubrimiento del Polo Norte Magnético y —aunque John Ross nunca

pareció haberlo comprendido— el primer desembarco que iba a hacerse desde el norte en el continente americano constituían momentos trascendentales dentro de la historia de la exploración en el Ártico.

El *Victory* estuvo cercado en el Ártico durante tres inviernos consecutivos. Al final, Ross y sus hombres se vieron forzados a abandonar el buque, desplazándose al estrecho de Lancaster en un bote. Aquí fueron recogidos por el antiguo barco de Ross, el ballenero *Isabella*, en el mes de agosto de 1833.

Ross (y esto significó una compensación por sus anteriores desventuras), fue nombrado caballero a su regreso a Inglaterra, y aunque el acta del Parlamento que autorizaba la concesión de recompensas había sido abolida, a él y a sus hombres se les otorgó una de cinco mil libras por sus descubrimientos y el valor y espíritu de sacrificio que habían demostrado al permanecer varios inviernos seguidos en el Ártico.

Exploraciones terrestres en la costa canadiense del Ártico

La misión de los grupos exploradores en el plan de John Barrow no era tan sólo inspeccionar y registrar en los mapas las zonas situadas al este y al oeste de los estuarios del Mackenzie y el Coppermine, sino también buscar una ruta marítima despejada, un paso esteoeste a lo largo de esa costa.

Aquéllos habían de estar dispuestos, asimismo, para apoyar cualquier expedición que se moviera al sur de la ensenada del Príncipe Regente desde el estrecho de Lancaster. Tales grupos terrestres, mandados en su mayor parte por oficiales de la Armada, fueron reforzados con hombres de la Compañía de la bahía de Hudson, quienes realizaron muchos de los más memorables viajes por tierra durante el siglo XIX.

Dichos hombres, exploradores de la categoría del jefe de factoría Peter Warren Dease, que acompañó al teniente John Franklin, y al joven y notable Thomas Simpson, aportaron más de lo que frecuentemente se supone a la geografía del Ártico, generalmente con la oposición de la Compañía, la cual, en lo tocante al paso del noroeste, no compartía los entusiasmos ni las ansiedades del Gobierno británico. Por el contrario, temían que un abierto paso marítimo en la costa canadiense del Ártico, originara más adelante puertos y ciudades; en pocas palabras, que una zona de cazadores se transformara en tierras de colonos.

La primera de las expediciones terrestres había sido planeada para que coincidiera con el primer intento de Parry para descubrir el famoso paso, y cuando partió de la bahía de Hudson en 1819, llevaba órdenes para explorar la región oriental, a partir de la desembocadura del río Coppermine.

El jefe era el joven teniente Franklin, quien había navegado con Buchan el año anterior, y con él fue el guardiamarina Back, acompañante también de Buchan, y un

científico, el doctor John Richardson, interesado en los problemas de la Historia Natural y las observaciones de las auroras boreales.

Era un grupo de elementos muy diversos el que emprendió el camino del oeste desde la bahía de Hudson. De un lado se encontraban los marineros ingleses. De otro, los guías indios y los intérpretes. Hay que enumerar, además, a los viajeros de la Compañía de la bahía de Hudson y a los de la Compañía del Noroeste (que tenían su base en el río San Lorenzo).

Habíanse equipado con canoas para el descenso del río. Contaban con trineos, perros y raquetas para andar por la nieve, que para los marinos ingleses constituían un verdadero suplicio.

A lo largo de ésta y otra expedición posterior, realizada cuatro años más tarde, acompañado de Dease, Franklin y sus hombres exploraron y registraron en los mapas una gran extensión de costa, desconocida hasta entonces.

Desde el Coppermine, por el este, llegaron a Point Turnagain; por el oeste, partiendo del Mackenzie, recorrieron cuatrocientas millas en la dirección del estrecho de Bering. Además, exploraron la zona comprendida entre los dos ríos.

Las aventuras y el valor desplegado por aquellos hombres de la Armada británica en los remotos parajes impresionaron en gran manera al pueblo inglés. Sus osados descensos en frágiles canoas sobre espumeantes torrentes y lagos de agitadas aguas; los peligros por ellos afrontados, las historias de traiciones y crímenes, incluso casos de canibalismo, que se dieron entre los indios y guías, todos esos apasionantes episodios contribuyeron a la formación de una leyenda nacional en torno al heroísmo de John Franklin. Como un poema premiado en Oxford decía de Inglaterra en aquella época:

En los orgullosos monumentos conmemorativos de su fama,
se halla escrito con imperecedera gloria el nombre de Franklin.

Dichas exploraciones terrestres, sin embargo, al igual que las efectuadas por mar, sufrieron una interrupción después de 1828, cuando el Parlamento anuló el acta por la cual se ofrecían recompensas a los descubridores del Ártico.

Esto dio fin, de momento, a las empresas apoyadas por el Gobierno, y cuando Back fue enviado en 1833 por la ruta del río Great Fish, su misión se vio respaldada por un público ansioso de conocer la suerte corrida por Ross. Aquél recibió un apoyo mínimo por parte de las autoridades. Back se hallaba en las fuentes del río Great Fish (río Back) el año siguiente cuando se enteró del salvamento de Ross. No obstante, continuó adelante, explorando las quinientas millas del río con sus ochenta y tres cascadas y demás accidentes, deteniéndose solamente cuando los pantanos del estuario le impidieron avanzar a lo largo de la costa, en dirección oeste.

De estas exploraciones en el Ártico y subártico realizadas en la primera mitad de la decimoctava centuria, ninguna fue más notable que los viajes de Dease y Simpson, pertenecientes a la Compañía de la Bahía de Hudson.

Entre 1837 y 1839, aquéllos ampliaron las exploraciones de Franklin, Back y Richardson, llegando por el oeste hasta Point Barrow, en la Alaska rusa. Por el este fueron desde el estuario del Coppermine hasta el golfo de Queen Maud.

En las proximidades de dicho golfo, hacia el norte, divisaron la oscura masa de Victoria Land (isla Victoria). «Nuestros descubrimientos —escribió Simpson en su diario— no carecían en sí mismos de importancia, pero su valor quedaba realzado enormemente por la localización de un mar abierto hacia el este y la sugerencia de una nueva ruta, a lo largo de la costa meridional de Victoria Land, mediante la cual ese mar podía ser alcanzado en tanto que las costas del continente continuaban rodeadas por una barrera de hielo impenetrable». La cuestión de aquel mar era un problema atormentador. ¿No estaría unido al estrecho del Fury y el Hecla, de Parry, siendo así accesible desde la bahía de Hudson?, se preguntaron los dos hombres.

Al año siguiente, el 1839, Dease y Simpson, como Back, llegaron al estuario del río Great Fish (el río Back). Hacia el norte quedaba King William Land (isla del Rey Guillermo), explorada en parte por James Clark Ross. En el curso de este gran viaje, de más de cuatrocientas millas geográficas, pasaron a las islas Victoria y del Rey Guillermo, registrando en los mapas sus costas meridionales. Pero un problema que *sir* John Ross podía haber resuelto continuaba aún sin solución. «Habíamos determinado —escribió Simpson—, los límites septentrionales de América hacia el oeste del río Great Fish. Todavía teníamos que contestarnos a la pregunta: “¿No estaría unida Boothia Felix al continente por el otro lado del estuario?”».

Los descubrimientos de estos dos notables pioneros canadienses cierran este amplio examen de la exploración en el Ártico después de las guerras napoleónicas. Por su grandeza en cuanto al plan estratégico, por su metódica exploración de la compleja geografía del Ártico canadiense, esta campaña británica (si se exceptúan las operaciones de Franklin) es única en el siglo XIX. En realidad, no se encuentra nada semejante a aquélla hasta mediados del siglo pasado, cuando los buques de la Armada de los Estados Unidos emprendieron la exploración de las costas del Antártico.

Pese a todo lo conseguido durante un período que abarcaba unos veinticinco años, John Barrow, uno de los principales organizadores, seguía insatisfecho. Cuando la Armada británica concentró su atención en las exploraciones en el Antártico, Barrow se apartó de todo. Hallábase ya muy ocupado forjando nuevos planes para lograr lo que ninguna de aquellas expediciones, terrestres o marítimas, había conseguido a despecho de los enormes esfuerzos llevados a cabo por sus realizadores: el descubrimiento de un paso por el noroeste.

VIII

ES AVISTADO POR VEZ PRIMERA EL CONTINENTE ANTÁRTICO

Mientras los pocos buques que podían ser sustraídos a la Armada británica, sumamente reducida durante aquellos tiempos de paz, navegaban por aguas del Ártico, los cazadores de focas, tanto ingleses como americanos, efectuaban descubrimientos en el Antártico, los primeros desde la época de Cook.

Esos cazadores de focas, en su mayoría americanos, atraídos hacia el sur por los informes que Cook diera acerca de la rica fauna allí existente, habían estado navegando por las costas de la isla de Cook, la de Georgia, y Sandwich Land desde los días de la Revolución. En la segunda década del siglo XIX, más de doscientos buques, pequeños bergantines, goletas y cúters, procedentes de puertos británicos o de Massachusetts y Connecticut, pescaban en aquellas aguas. Debido a su abundancia se produjo una verdadera matanza de focas, sin el menor control. Antiguas zonas famosas por su abundancia, quedaron agotadas. Hubo que encontrar nuevas regiones aptas para la explotación y esta necesidad impulsó a los cazadores de focas a los viajes de exploración.

No ha sido efectuado ningún estudio completo sobre las actividades de esos hombres. De no haber ocurrido esto, de haberse podido investigar en los libros y diarios que ellos guardaban celosamente, es indudable que habrían sido revelados insospechados descubrimientos en el Antártico.

Acerca de los primeros viajes sólo se conservan vagos informes. En 1800, el capitán Edmund Fanning zarpó en la corbeta armada *Aspasia*, para realizar un viaje de pesca y exploración, pero no se sabe nada en relación con sus descubrimientos.

En el curso de las dos siguientes décadas los cazadores de focas americanos efectuaron varios desplazamientos. Sin embargo, ninguna noticia sobre viajes y descubrimientos puede ser confirmada hasta que se investigue detenidamente esta importante fase de la exploración en el Antártico. Todo lo que puede decirse con certeza es que un capitán inglés, en el mes de febrero de 1819, fue, desde Cook, el primero que avistó las tierras del Antártico.

La historia de este descubrimiento, debido a William Smith, de Blyth, en Northumberland, un piloto que había aprendido a navegar entre los hielos en las pesquerías de ballenas de Groenlandia, se publicó en 1820, en el *Edimburgh Philosophical Journal*, una publicación semejante a la *Quarterly Review* y la *Literary Gazette* y el *Journal of Belles Letres*, muy leídos en su época por las personas de cierta instrucción, aficionadas a los temas geográficos y científicos.

El bergantín de Smith, el *Williams*, al parecer, había sido contratado por John Miers, un ingeniero inglés que vivía en aquella época en Valparaíso, para transportar maquinaria de minería desde esta población a River Plate.

Frente al cabo de Hornos, Smith se vio obligado, a causa del mal estado del mar, a alejarse hacia el sur, y el 18 de febrero de 1819 creyó haber visto tierra. Durante la noche hubo un fuerte temporal de nieve, por lo que el marino dudó… Pero en la jornada siguiente, un día de cielo despejado, iluminado por un sol deslumbrador, se mostró seguro de su descubrimiento, situándolo en los 62º 40′ de latitud sur y 60º longitud oeste.

De vuelta a Valparaíso, ni Miers ni ninguno de los comerciantes ingleses de la localidad dieron crédito a su historia. Por consiguiente, Smith decidió zarpar de nuevo en junio en dirección a River Plate, al objeto de confirmar su descubrimiento mediante un desembarco. Pero no tuvo suerte. Habiéndose desviado de su rumbo se dirigió entonces a Montevideo.

Ya en Montevideo fueron en su busca varios comerciantes americanos que acogieron los informes de Smith con mucho menos escepticismo que John Miers y sus camaradas de Valparaíso. Smith nos facilita una amena pintura de la escena de su encuentro con aquéllos en una memoria enviada al Almirantazgo británico el 31 de diciembre de 1821.

«Los americanos —escribió—, me ofrecieron grandes sumas de dinero para que les diera detalles completos en relación con el descubrimiento que había hecho. Ahora, antes que en otra cosa, pienso en el bien de mi país (si es que de tal hecho se derivara algún beneficio), y como no tomé posesión de aquella tierra en nombre de nuestro Rey, me negué a aceptar las ofertas de los mencionados americanos, haciéndome el propósito de volver a visitar el paraje que fue escenario de mi aventura».

William Smith zarpó de Valparaíso en octubre de 1819. Esta vez logró su propósito. El primer piloto del *Williams* saltó a tierra, plantando la bandera de proa del buque en la cumbre de una pequeña eminencia, quedando aquel territorio anexionado a la Corona, con el nombre de «Nueva Inglaterra del Sur». Tratábase de un lugar desolado, no menos estéril ni desagradable que la isla de Georgia de Cook. Para Smith, no obstante, ofrecía una faceta llena de interés: a lo largo de sus costas había pesca en abundancia.

John Miers se mostró entusiasmado al conocer la noticia del desembarco de Smith. No sólo había allí excelentes perspectivas para los cazadores de focas ingleses. ¿Acaso no podía ser Nueva Inglaterra del Sur —o Nueva Shetland del Sur, como Miers sugirió a Smith que llamara a aquella tierra—, un refugio y una base comercial para los comerciantes británicos, si éstos se veían obligados a abandonar Sudamérica? Incluso existía la posibilidad de que se convirtiera en un *entrepôt* para el comercio indio y chino. Esto por no hablar de que también podía darse el caso de que Nueva Inglaterra del Sur facilitara determinados descubrimientos en el campo de la Geografía y de la Historia Natural, materias en las cuales Miers, al igual que muchas otras personas de su clase, se hallaba vivamente interesado.

Uniéndose a otros comerciantes británicos, Miers, en consecuencia, resolvió

contratar el bergantín *Williams* para un nuevo viaje de exploración. Pero por esta época, el capitán Shireff, que comandaba el buque de Su Majestad *Andromache*, anclado en el puerto de Valparaíso, «un oficial excelente —explica Miers—, tan despierto para la vigilancia de los intereses británicos como aficionado a los objetos científicos y de utilidad», había tenido noticias referentes al descubrimiento de Smith.

Shireff convenció a Miers para que Edward Bransfield, su piloto, quedara al mando de la nave, ordenándole que inspeccionara las costas y puertos de Nueva Shetland del Sur, «a fin de observar, coleccionar y conservar todos los objetos de ciencia natural». Por si el bergantín llegaba a verse aprisionado entre los hielos fue abastecido en abundancia, transportando suficientes víveres a bordo para doce meses. Cuatro bueyes y otros animales fueron acomodados en el buque. El día 20 de diciembre de 1819 abandonaba el puerto de Valparaíso.

Entretanto, habíanse enterado en Londres del descubrimiento realizado por William Smith, y la *Literary Gazette and Journal of Belles Lettres*, publicó un breve, pero dramático, relato de su hazaña que despertó un gran interés por parte de sus lectores. La nueva se extendió. Las gentes se detenían ante los escaparates de las librerías de la capital inglesa, donde se exponían mapas de Nueva Shetland del Sur, según se afirmaba. Todo el mundo preguntaba: ¿Era aquella tierra el tanto tiempo buscado Continente meridional?

Cuando se supo que Bransfield había zarpado de Valparaíso, acompañando a Smith, para realizar otro viaje, la expectación fue tan enorme que la *Literary Gazette* estimó oportuno publicar en su número del 3 de noviembre de 1821 un relato completo, basado en informes proporcionados, posiblemente con la aprobación del Almirantazgo, por el guardiamarina Thomas Main Bone, que con otros dos compañeros participaba en la expedición. Bone era un experto dibujante y sus apuntes constituyeron una valiosa adición a la carta general de Bransfield referente a sus descubrimientos, cuando éstos fueron hechos públicos por el Almirantazgo el 30 de noviembre de 1822.

Ningún descubrimiento polar ha sido tan acremente discutido por los historiadores americanos e ingleses como los realizados por Bransfield y Smith en el transcurso de este viaje.

Sobre la base del relato publicado en la *Literary Gazette* completado con otras fuentes de información, aquéllos merecen ser considerados con algún detalle.

En su ruta hacia el sur de Valparaíso, cuenta la *Literary Gazette*, sorprendió una tormenta al bergantín, desgarrando sus velas y quebrándole un botalón. Esto aparte, el viaje careció de incidentes y a mediados de enero los expedicionarios divisaban las primeras focas, lo cual indicaba la cercanía de la costa.

Por espacio de dos meses, Bransfield y Smith se dedicaron a registrar en sus mapas las costas de Nueva Shetland del Sur y, sin encontrar más oposición que la de los pingüinos, en la época del celo, desembarcaron por vez primera.

La bandera de proa fue plantada en tierra por Bransfield, personalmente, siendo

enterrado un puñado de monedas del Reino, tomándose posesión de las islas en nombre de Su Majestad el rey Jorge IV. «Así quedaron aquéllas anexionadas al Imperio británico», dijo el editor de la *Literary Gazette*.

Las ceremonias resultaron, como siempre, impresionantes, pero el guardiamarina Bone hizo poco aprecio de aquellas posesiones. «En las islas —escribió— no había más que rocas negras, coronadas de nieve, presentando todo en conjunto un aspecto desolador». Cuando el buque tomó un rumbo oestesudoeste el 27 de enero de 1820, los viajeros observaban en la bahía de Jorge cómo de lo alto de los acantilados «se derrumbaban enormes masas de hielo que caían en el mar produciendo un ruido ensordecedor».

Para conocer los acontecimientos de los tres siguientes días hemos de volver a la *Literary Gazette*, en su número del 24 de noviembre de 1821, y a los extractos, supuestamente literales, que publicó del diario del guardiamarina Bone. La historia comienza con los sucesos del 28 de enero, cuando fue avistada nueva tierra por vez primera desde la partida de Nueva Shetland del Sur.

«El bergantín *Williams* zarpó el 27 de enero de la bahía (bahía de Jorge). En su costa nuestros compatriotas habían tomado posesión en nombre de Su Majestad de Nueva Shetland o Nueva Inglaterra del Sur. Siguieron un rumbo oeste-sur-oeste. El día 28 fueron avistadas varias ballenas y focas. Todo el día se vieron rodeados de pingüinos, pinzones de las nieves y albatros. La tierra, adonde quiera que miraran, se presentaba a sus ojos sembrada de inmensas montañas y bruscas depresiones. Aquellas estériles ondulaciones se hallaban cubiertas de nieve, que llegaba hasta el mismo borde del agua, ofreciendo un aspecto temible, desalentador.

»La niebla no les abandonó en ningún instante del viaje, haciendo la observación insegura y la navegación difícil. El 29 divisaron una altísima montaña al norte y el 30 un pequeño grupo de islas. Soplaban unos vientos muy fuertes. De trecho en trecho el horizonte aparecía despejado, dejándonos entrever —estamos citando el diario— una costa desconocida, abundante, evidentemente, en rocas y saturada de islas, todas ellas de reducidas dimensiones.

»Forzados por el viento, los expedicionarios se dirigieron al sur. Distanciábanse, al parecer, de la tierra. Pero a las tres de la tarde, después de haber estado observando tres grandes icebergs, habiéndose aclarado la niebla, vieron inesperadamente tierra en el sudoeste. A las cuatro se encontraban rodeados de islas, que se extendían desde el nordeste al este. El conjunto formaba el más sombrío panorama que imaginarse pueda. La idea de que aquellas tierras fueran el tan buscado Continente meridional supuso para ellos el único alivio. En aquella bahía o golfo había una gran cantidad de ballenas y de las rocas colgaban unos musgos aparentemente frescos. A una de las islas le dieron el nombre de Tower Island. Estaba situada en los 63º 29′ de latitud y 60º 34′ de longitud. La tierra avistada la denominaron Trinity Land.

»Los expedicionarios llegaron a contar no menos de treinta y un icebergs. El tiempo era tormentoso. Oficiales y marineros se encontraban fatigados en extremo.

Las tierras alcanzaban una altura regular, encontrándose cubiertas de nieve.

»El 4 de febrero se colocaron a 6 o 7 millas del centro de una montaña inmensamente elevada. El piloto desembarcó, plantando en el fondo de un gran precipicio una tabla con una inscripción similar a la que dejara en la costa de la bahía de Jorge… El mencionado precipicio fue denominado cabo Bowles. Parecía ser una brusca terminación de la tierra hacia el sur, ya que después de marcharse de aquel paraje, habiéndose encaminado hacia el este, lo perdieron de vista, hasta el instante en que el bergantín estuvo casi en los 50º de longitud».

Al facilitar al público tan detallado relato, la *Gazette Literary* rindió un importante servicio a la historia. No puede haber duda en cuanto a la autenticidad de los descubrimientos de Bransfield. Su Tower Island, por ejemplo, es la isla de la Trinidad. Trinity Land es la extremidad septentrional de la península de Graham Land, que se proyecta desde el continente Antártico en dirección al norte, hacia Sudamérica.

De existir algunas dudas, éstas pueden ser resueltas haciendo referencia al manuscrito firmado de Bransfield, en posesión del Almirantazgo, y a la carta oficial publicada en noviembre de 1822, basada en aquél.

Las islas de Shetland del Sur, la península de Trinidad, proyectándose desde el continente, Clarence Island y una gran isla sin nombre, probablemente Elephant Island, se aprecian a la perfección en la carta mencionada.

Al norte de esta última queda Seal Island (isla de la Foca), donde un grupo de desembarco recogió «noventa hermosas pieles», así como algunos trozos de «carbón». Entre las islas Shetland del Sur y la península están las aguas no conocidas, como el estrecho de Bransfield.

En otra carta dibujada por William Henry Goddard, un oficial del bergantín, y presentada por William Smith al Almirantazgo antes de diciembre de 1821, se ve la península de Trinidad, Elephant Island y Clarence Island exactamente igual que en el mapa de Bransfield. En un apunte en color intercalado figura el *Williams* acercándose a la costa norte de Nueva Shetland del Sur.

¿Fueron, entonces, esos dos ingleses, Edward Bransfield y William Smith, los descubridores del Continente Antártico?

Que esto fuera así, que en este primer avistamiento de la costa de Graham Land resultaran ser los primeros hombres que se aproximaran al perímetro de un continente más grande que Europa, dos veces el australiano, puede parecer, en relación con los grandes viajes marítimos de Cook, de Bellingshausen, de James Clark Ross o las exploraciones terrestres de Scott, Shackleton y Mawson, un hecho de relativa importancia.

Posteriormente, sin embargo, el Continente Antártico se ha adentrado en la esfera de la política internacional. Los historiadores americanos y rusos, por turno, han reclamado para sus respectivos países el honor del descubrimiento.

De los archivos de la biblioteca del Congreso de los Estados Unidos ha salido un

cazador de focas americano, Nathaniel Palmer, de Stonington, Connecticut, atribuyéndose el primer descubrimiento de aquella tierra, y para conmemorar esta legendaria realización la totalidad de la península de Graham Land es denominada península de Palmer en los mapas americanos.

Los historiadores soviéticos, así como los geógrafos, apoyados además por el Gobierno, han reclamado desde la última guerra semejante prioridad para hombres como el capitán barón Fabián Gottlieb von Bellingshausen, de la Armada imperial rusa. Sus argumentos serán expuestos y discutidos en otro capítulo posterior. Ahora sólo queremos referirnos al viaje de Nathaniel Palmer.

En 1820, el año del descubrimiento de Bransfield y Smith, Palmer, entonces piloto de la balandra *Hero*, zarpó del puerto de Nueva Inglaterra llamado Stonington. Su cuaderno de bitácora, conservado en la biblioteca del Congreso, es, a juzgar por los facsímiles disponibles, un documento lacónico comparado con el gráfico relato de la *Literary Gazette* con respecto al viaje inglés.

Desde las laderas de una montaña en la isla de la Decepción, perteneciente al grupo de las Shetland del sur, Palmer —se anota en su cuaderno—, divisó la isla de Trinidad y posiblemente también la tierra situada más allá. Habiendo decidido seguir adelante con su descubrimiento, se aproximó a la península del mismo nombre, pero a causa de los hielos pensó que era una imprudencia intentar un desembarco.

«Permanecimos navegando hasta la mañana —reza su diario—, y a las cuatro de la madrugada nos aproximamos a la costa, descubriendo un estrecho, en sentido sursuroeste y nornoreste. Estaba invadido prácticamente por los hielos, haciendo la costa inaccesible. Creímos que no era prudente aventurarse por aquéllos… Encontrábase el estrecho en los 63º 45′ de latitud S».

Tales acontecimientos tuvieron lugar el 16 de noviembre de 1820, diez meses después del descubrimiento de Bransfield.

Un relato más pintoresco del viaje de Palmer se contiene en la obra del veterano cazador de focas americano capitán Edmund Fanning, titulada *Viajes alrededor del Mundo*, publicada en Nueva York, en 1833.

Según ésta, mientras la balandra *Hero*, que formaba parte de una flotilla al mando del capitán Benjamín Pendleton, hallábase fondeada en «Yankee Harbour», isla de la Decepción, en 1820-1821, Palmer vio desde una elevación, en el transcurso de un día muy despejado, una fila de montañas al sur, una de las cuales era un volcán en actividad.

Nathaniel Palmer fue enviado luego a explorar en la *Hero*, embarcación de menos de 40 toneladas. Encontró, de acuerdo con los datos de Fanning, «un país extenso y montañoso, de desolador aspecto, más cubierto de nieves y hielos aún, si esto era posible, que las Shetland del Sur. En sus costas había leopardos marinos, pero no focas. La mayor parte de las costas estaban rodeadas por un cinturón de hielo pese a que en el hemisferio corrían los días del verano. Consecuentemente, un desembarco presentaba bastantes dificultades…».

Vale la pena repetir el resto de la historia de Fanning, no sólo porque revela que Palmer, pese a su espíritu emprendedor, no sabía nada acerca del descubrimiento de Bransfield, sino también porque en ella presenta a uno de los exploradores más notables entre los que centraron sus actividades en el Continente Antártico: el capitán ruso Bellingshausen.

La balandra *Hero* —sigue contando Fanning—, cuando se dirigía a las Shetland del sur, quedó envuelta en una densa masa de niebla y al aclararse, Palmer vio, atónito, desplazándose a una y otra banda de su pequeña embarcación, dos buques de guerra en los que ondeaba la bandera rusa.

Los dos buques, mandados por el capitán Von Bellingshausen, habían sido enviados, supo Palmer, por el emperador Alejandro I de Rusia, con objeto de que llevaran a cabo un viaje de circunnavegación. Palmer fue invitado inmediatamente a visitar las naves. Éste explicó a los rusos que las islas que tenían delante eran las recientemente descubiertas de Nueva Inglaterra del Sur o Nueva Shetland del Sur.

Según manifiesta Fanning, Bellingshausen se quedó atónito al escuchar esto. «Antes de vernos envueltos por la niebla —cuenta Fanning que fue la contestación del comodoro ruso—, avistamos esas islas, llegando a la conclusión de que acabábamos de hacer un descubrimiento, pero al quedar despejada la atmósfera, observo con gran sorpresa que hay aquí un buque americano, tan en orden, de tan buen aspecto, que no parece sino que ha zarpado de cualquier puerto de los Estados Unidos el día anterior. Y no sólo esto, sino que su piloto se me ofrece para guiar a mis barcos hasta dentro del puerto. Debemos entregarles la palma a ustedes, los americanos».

Esta anécdota es más pintoresca que exacta. Efectivamente, según se deduce de los diarios de Bellingshausen, publicados en su totalidad, éste conocía ya la existencia de Nueva Shetland del Sur.

Fanning cuenta luego que Palmer informó a los rusos «sobre la existencia de una inmensa extensión de tierra al sur, cuyas montañas podían ser vistas desde lo alto del palo mayor de su buque los días que no había niebla…». El comodoro se sintió tan impresionado por las circunstancias que concurrían en aquel caso que llamó a la aludida costa del sur Palmer Land. «Con este nombre —declara Fanning—, se halla registrada en cartas y mapas rusos e ingleses, publicados después del regreso de aquellos buques».

De nuevo, aquí la narración de Fanning yerra. A Palmer Land no se la menciona en el diario de Bellinghausen, ni tampoco figura en sus mapas. Y, por supuesto, tal nombre jamás apareció en los mapas y cartas inglesas.

No obstante, en los Estados Unidos la leyenda Palmer-Fanning ha tomado firme carta de naturaleza. Ochenta y seis años después de la entrevista de Bellinghausen con Palmer, la sobrina de este último, una tal señorita Loper, publicó un relato aún más fantástico de aquellos acontecimientos, supuestamente basado en los diarios de su tío. También en él figura Palmer como descubridor del Continente Antártico.

No obstante, aunque hay que recelar, evidentemente, de la narración de Fanning, no existe ninguna razón para que dudemos de los hechos escuetos referidos al viaje de Palmer, tal como aparecen consignados en su diario. Al año siguiente, 1821, en compañía de un cazador de focas inglés, el capitán George Powell, a bordo de la balandra *Dove*, Palmer tomó parte en un nuevo e importante descubrimiento, el de las islas Orkney del Sur, que quedan al este del grupo descubierto por William Smith.

El descubrimiento de las Shetland del Sur, el Continente Antártico y las Orkney del Sur, dio un fuerte impulso a las actividades relacionadas con la caza de focas durante el segundo cuarto del siglo XIX. Los navegantes americanos debieron añadir nuevas tierras a las descubiertas por Smith, Bransfield, Palmer y Powell. Poco se sabe acerca de esto, sin embargo.

Un joven de excelente imaginación, cazador de focas también, llamado Benjamin Morrell, alegó haber descubierto unas islas en el mar de Weddell, comedia a la que el explorador alemán Filchner puso fin a principios del siglo XX.

Por otro lado, hay buenas razones para creer que el capitán americano Davis desembarcó del *Cecilia* en la bahía de Hughes en el mes de febrero de 1821. No existen precedentes oficiales de un hecho semejante.

IX

RUSIA PENETRA EN EL ANTÁRTICO

«Deseando el emperador Alejandro Pavlovich, de gloriosa memoria, contribuir a la extensión del saber en sus diversas ramas, ordenó la partida de dos expediciones, cada una de ellas compuesta de dos buques, al objeto de que exploraran las más lejanas latitudes del Ártico y el Antártico».

Con tales palabras, el presidente del Comité Científico de la Armada Imperial presentó la primera edición rusa de la obra *Viaje del capitán Bellingshausen a los mares del Antártico, 1818-1821*. Se trataba del mismo capitán Bellingshausen cuyos buques al final de aquel viaje avistó en las Shetland del Sur, al salir de la niebla, Nathaniel Palmer, el cazador de focas.

A la expedición rusa del Ártico, integrada por una corbeta y un transporte, a las órdenes del comandante Vasilev, se le ordenó la búsqueda de un paso al noroeste siguiendo la costa de Alaska.

Era un proyecto (como los ingleses sospecharan), largo tiempo acariciado por los rusos, y posiblemente al Zar le había parecido el más urgente de los dos, pues la noticia del abortado viaje de Ross había llegado ya a San Petersburgo y circulaban rumores que aseguraban la inmediata partida de Parry, y que los británicos se disponían a emprender operaciones en gran escala en el Ártico occidental, de una magnitud sin precedentes.

Poco se sabe, sin embargo, acerca de la expedición rusa mencionada, aparte de que fracasó. Los miembros que tomaron parte en la misma regresaron a Rusia en 1822, un año después de los que formaran la expedición al Antártico mandada por el capitán Barón von Bellingshausen.

En palabras del Zar, «el gran objetivo de la expedición al Antártico era la exploración en las zonas más próximas al Polo» o, como Bellingshausen explicó con más precisión, «explorar aquellas partes del mar Antártico en las que no habían penetrado todavía los navegantes, e inspeccionar, en regiones ya conocidas, las islas que no habían sido visitadas anteriormente».

Por su interés por el avance de la ciencia, así como por sus esfuerzos en pro de una mayor difusión de la cultura, el zar Alejandro I fue, quizás, una de las mentes más liberales entre las que rigieron la Rusia presoviética. Las recompensas que se esperaban recoger al llevar a la práctica el proyecto de expedición al Antártico, el primero de su tipo apoyado por Rusia, no eran, en modo alguno, puramente intelectuales, sin embargo.

Por espacio de muchos años, el problema del abastecimiento de las factorías establecidas en remotos puntos del Pacífico, no solamente las de la península de Kamchatka y las de las costas del mar de Okhotsk, sino también, desde la fundación

de la Compañía Ruso-Americana en 1798, las del noroeste de América, y asimismo las de las islas Aleutianas, había constituido una verdadera preocupación en San Petersburgo.

Había que buscar en la raíz del problema las inadecuadas y costosas comunicaciones, que hasta principios del siglo XIX se hallaban limitadas virtualmente a la ruta que cruzaba Siberia. No era únicamente que la distancia a recorrer fuese tremenda. El coste del mantenimiento y de los medios de transporte en sí (se necesitaban más de cuatro mil caballos anualmente), hacían aquel medio prohibitivo. Las pieles exportadas hacia el oeste desde Siberia, las mercancías y el equipo de todas clases enviados desde Europa hasta la costa del Pacífico, incluso los cables y las anclas para los astilleros de Okhotsk, tenían que ser transportados pieza a pieza, a base de carros y bestias, atravesando bosques, enormes ríos y dilatadas llanuras. Los gastos en esta ruta transiberiana eran tan enormes que amenazaban el futuro económico de aquellas colonias rusas.

Pero ¿qué otra alternativa existía? La ruta marítima por el norte estaba sembrada de hielos, resultando sumamente peligrosa. La larga ruta por el Atlántico y a través del océano Índico resultaba también muy cara, ya que las mercancías tenían que ser transportadas por buques extranjeros. Solamente en el caso de que los marinos rusos, navegando en naves de su país, pudieran explorar aquella ruta, solamente si ellos llegaban a aprender los secretos del comercio y la navegación en aquellas aguas, se lograría la solución del problema.

Fue por esta razón que un joven noble ruso, A. J. Kruzenstern, que durante los cuatro años que había servido en la Armada británica, en la Guerra de la Revolución, hiciera varios viajes en barcos ingleses al Lejano Oriente, se esforzó en convencer a Alejandro I, en 1802, para que le concediera el mando de una expedición de tres años, la primera que salía de Rusia para circunnavegar el Globo.

Tras las guerras napoleónicas aquellos reconocimientos rusos fueron continuados por el famoso Otto von Kotzebue y otros.

En aquellos largos viajes oceánicos, no obstante, los rusos, a diferencia de franceses e ingleses, se enfrentaron con una grave desventaja: la carencia de puertos propios y bases en la ruta. En el océano Índico, en el Pacífico Central y Sur, ya estaban presentes Francia e Inglaterra. Pero más al sur, a lo largo del perímetro de los mares antárticos podían existir territorios sin descubrir todavía o bien no reclamados por nadie. Sobre tal particular se insiste claramente en las instrucciones dadas a Bellingshausen por el Departamento del Almirantazgo imperial: «Es preciso estudiar las posibilidades de establecer rutas marítimas y lugares adecuados para la reparación de buques».

Esta primera expedición rusa al Antártico zarpó de Kronstadt el 26 de julio de 1819. Se había dispuesto de poco tiempo para su preparación pues las órdenes del Zar, promulgadas en el mes de marzo de dicho año, llegaron a su ministro de Marina, el marqués de Traversay, en abril.

Durante aquellos tres meses cayeron sobre el capitán Bellingshausen una serie inacabable de instrucciones, insistentes, llenas de rodeos y a menudo de errores. Procedían del marqués de Traversay y estaban formuladas en nombre de Su Majestad imperial. También facilitaron directrices al capitán el Consejo y el Departamento del Almirantazgo. A los dibujantes que habían de tomar parte en la expedición se les entregó un memorándum especial redactado por el presidente de la Academia Imperial de Bellas Artes. La de Ciencias no produjo ningún documento debido a la «falta de tiempo». Pero este vacío científico fue llenado por una segunda serie de instrucciones dictadas por el ministro de Marina. Aquel despliegue de estudios científicos, sobre los cuales era atraída su atención —referentes unos a la Geodesia, a la Astronomía, a observaciones sobre la gravedad, sobre los vientos, mareas, tiempo en general, cuestiones oceanográficas o relacionadas con el hielo, la Geología, Mineralogía y Antropología—, debió de hacer pensar a Bellingshausen en una empresa enciclopédica.

En la esfera política se insistía en la conveniencia de mantener la paz en todo momento, transportando gran cantidad de objetos —chaquetas de húsar, tambores, cuernos de caza, agujas de hacer molde, calidoscopios y medallas de plata y bronce con la efigie del Emperador—, destinados a satisfacer a los nativos de tierras extrañas o recientemente descubiertas. Las instrucciones, además, contaban con un apartado de tipo militar. Había que recoger informes sobre los expedicionarios de otros países, procurando averiguar las medidas de carácter estratégico que tomaban éstos y apreciar la disposición de fortines y puertos.

Los buques utilizados por el capitán Bellingshausen para su expedición al Antártico formaban una extraña pareja. El *Vostok* (Este) en el que viajaba Bellingshausen, era una especie de balandro armado construido con madera de pino. Toda la obra del casco que quedaba bajo el agua había sido forrada con planchas de cobre, para resistir la presión de los hielos. La embarcación era semejante a la *Kamchatka*, en la cual el capitán Golovnin había hecho un viaje por todo el mundo.

El segundo buque, el *Ladoga*, rebautizado con el nombre de *Mirnyi* (Pacífico), era mandado por Mikhail Lazarev. Tratábase de un transporte de 230 toneladas, una embarcación mucho más lenta que el *Vostok*. Bellingshausen perdió no poco tiempo, esperando aquí y allá a que el *Mirnyi* le alcanzara.

Viajaban a bordo del *Vostok* unas ciento diecisiete personas, entre las cuales se hallaban incluidos un astrónomo, el profesor Ivan Simanov, de la Universidad de Kazán, y Paul Mikhailov, académico de la Imperial de Bellas Artes.

En el *Mirnyi* se acomodaron setenta y dos hombres. Cada buque llevaba un naturalista, y el Zar, aconsejado por la Academia de Ciencias, había designado a dos alemanes, el doctor Mertens, de Halle, y el doctor Kuntze, de Leipzig. En el último momento, no obstante, los dos se negaron a embarcar.

«No quisieron tomar parte en el viaje —explica Bellingshausen—, bajo el pretexto de que no habían dispuesto del tiempo necesario para prepararlo. Tal vez

tuvieran razón pero yo, como oficial de la Armada, no puedo evitar el pensar que todo lo que un hombre de ciencia necesita llevarse consigo en un caso como éste son sus conocimientos científicos. De libros habrían encontrado en Copenhague cuantos hubieran querido y de no haber hallado los que buscaban todas las librerías de Londres se habrían puesto a su disposición…».

Bellingshausen propuso para sustituir a aquellos dos hombres un par de científicos rusos. Pero su petición fue rechazada de plano. Este incidente equivale a un interesante comentario sobre el estado de la ciencia rusa en aquella época. Fundada por Pedro el Grande, ferviente germanófilo, la Academia de Ciencias había sido durante muchos años un feudo alemán. Sólo unos pocos profesores rusos lograron más adelante ingresar en ella, cosa que sucedió no sin encontrar entre los miembros una fuerte oposición. En los días de Bellingshausen pesaba decididamente la influencia alemana. Enfrentado con la decisión de la Academia, empeñada a toda costa en designar «desconocidos extranjeros», según expresión del capitán, la expedición zarpó sin llevar consigo ningún naturalista. Esto fue una pérdida para la Ciencia, suponiendo para Bellingshausen un gran pesar.

No es fácil deducir de la prosa oficial y lacónica en que aparecen redactados los diarios de Bellingshausen una semblanza exacta de éste o de su segundo, Mikhail Lazarev.

Nacido en 1779, en Estonia, de una familia tan aristocrática, como humilde era la de Cook, Bellingshausen aparece en primer lugar, antes que en ningún otro sitio, en las páginas de la obra escrita por Kruzenstern para narrar sus viajes.

«Escogí al barón Bellingshausen, mi querido teniente —escribió Kruzenstern—, antes de conocerle personalmente. Su reputación de profesional enterado de todos los asuntos referentes a la navegación, que encontré perfectamente justificada, me llevó a proponerle que me acompañara».

Bellingshausen tenía entonces veinticuatro años. En abril de 1819, cuando fue llamado por Alejandro I a San Petersburgo, se hallaba dedicado a un trabajo de reconocimiento en el mar Negro, como comandante de una fragata que estaba a las órdenes del vicealmirante *sir* Alexis Samuilovich Greig, cuyo padre, *sir* Samuel Greig, nacido en Fifeshire, había sido uno de los muchos escoceses que se distinguieron prestando servicios en la Armada imperial rusa.

De su prosa, cuidadosamente impersonal, poco puede extraerse que arroje luz sobre el carácter y personalidad de Bellingshausen. En su diario se prodigan las frases apocopadas y rutinarias de rigor en el lenguaje oficial. Su admiración por Cook —«el capitán Cook, el gran explorador»—, por hombres como *sir* Joseph Banks, su afán de saber, su orgullo profesional, su competencia, su pasión por la exactitud, saltan a la vista. También es evidente, según se deduce de sus referencias a las obras de Alejandro von Humboldt, por ejemplo, que estaba al tanto de la literatura científica de su tiempo.

Tal vez resulte su retrato, hecho, más o menos, en la época de la expedición, algo

más explícito que sus escritos. Se ve en él a un hombre de penetrante mirada, un poco arrogante quizás, un tipo humano levemente desagradable, un ordenancista… Es todo lo contrario de su segundo, Mikhail Lazarev, hombre de buen humor, franco, abierto, que, al igual que Kruzenstern, había servido por espacio de cuatro años en la Armada británica.

Copenhague y Portsmouth fueron los primeros puertos que habían de tocar los expedicionarios y fue en el primero de ellos donde se enteró Bellingshausen de que los naturalistas alemanes se negaban a embarcar.

La visita a Inglaterra resultó más provechosa, pese a que el capitán no tuvo más éxito que en Copenhague al tratar de cubrir los puestos de los dos naturalistas. Primeramente tuvieron la alegría de ver el *Kamchatka*, el buque de Golovnin, en Spithead Road, de regreso ya a su país, procedente del norte de América. Luego, en el puerto de Portsmouth, los rusos pudieron admirar el engalanado yate del príncipe Regente «acompañado por buques de guerra y contemplado por una gran cantidad de gente, instalada a bordo de embarcaciones alegremente adornadas». Bellingshausen escribió en su diario aquella noche: «Sólo en Inglaterra es posible ver un cuadro tan animado».

Sin embargo, los rusos tuvieron que esperar en Inglaterra durante cerca de un mes la entrega de los instrumentos y cartas que habían comprado por orden del departamento del Almirantazgo imperial: sextantes de *Mr*. Trouhgton; cronómetros de Arnold y Barraud; telescopios de *Mr*. Dolland… Las cartas procedían de *Mr*. Arrowsmith, uno de los fundadores de la *Royal Geographical Society*.

Los días, con todo, pasaron rápidamente. Los expedicionarios recurrieron a los buenos oficios de *sir* Joseph Banks, de la *Royal Society*, ya un anciano, con la vana esperanza de que pudiera facilitarles un naturalista. Recorrieron la City, vieron la Torre de Londres, visitaron la Abadía de Westminster, los jardines de Vauxhall y los teatros de la capital. Y en los primeros días de septiembre zarparon en dirección al Atlántico Sur, en el transcurso de una jornada tan calurosa que no pudieron embarcar más carne fresca que la precisa para tres semanas.

Desde Tenerife y Río de Janeiro los dos buques se encaminaron directamente al sur. A finales de diciembre, en 1819, avistaban la isla de Georgia de Cook. Los picos de sus montañas aparecían oscurecidos por densas nubes y sus laderas se hallaban cubiertas de nieve.

Cuando los barcos se acercaron a la costa los tripulantes divisaron algunas ballenas por los alrededores, soplando agua; petreles blancos, azules y negros, todos ellos pequeños, surcaban los aires o se posaban en el mar; numerosos pingüinos daban gritos de alarma, arrojándose desde las masas de hielo flotante a las aguas.

En Port Mary (Undine Harbour o bahía de la Reina Maud) habían anclado dos balleneros británicos, el *Indespensable* (sic) y el *Mary-Ann*, mandados por los capitanes Brown y Short. Estaban allí desde hacía cuatro meses, dedicados a extraer grasa de los cuerpos de las focas cobradas. Bellingshausen estudió detenidamente sus

técnicas, actuando de intérprete uno de los marineros, que resultó ser desertor de un barco ruso.

Luego, Bellingshausen se aplicó a su principal tarea, la inspección de la isla. En dos días completó el reconocimiento de la costa sur, ligándola con el efectuado por Cook con respecto a la zona norte cuarenta y cuatro años antes. Fue una admirable labor la suya, que utilizó el Almirantazgo británico en sus cartas, permaneciendo inalterable hasta hace pocos años.

El *Vostok* y el *Mirnyi* siguieron después un rumbo sudeste, yendo en busca de la extremidad septentrional de Sandwich Land, ahora conocida con el nombre de islas Sandwich del sur. Cook había dicho de Sandwich Land que «debía ser un grupo de islas o el extremo de un continente».

Bellingshausen aclaró la cuestión. Él fue quien descubrió que Sandwich Land se componía de un par de agrupaciones de islas, dando al grupo norte la denominación de «islas del Marqués de Traversay», en honor al ministro de Marina. Aquellas islas fueron cuidadosamente inspeccionadas. Apuntes precisos y elegantes de los perfiles costeros fueron levantados por Paul Mikhailov, el académico, los cuales han continuado adornando hasta los días actuales «El Piloto del Antártico», del Almirantazgo británico.

Otros trabajos quedaron ultimados, con no menos método, antes de que Bellingshausen embarcase para la primera etapa de su gran viaje de circunnavegación. La situación del grupo de islas de Candlemas quedó fijada. Se demostró que el cabo Montague de Cook era una isla, la de Saunders. Éstas y otras islas, incluyendo el cabo Bristol de Cook, quedaron registradas en los mapas y comprobada su insularidad.

El 27 de enero de 1820 el *Vostok* y el *Mirnyi* cruzaron el Círculo Antártico (lo que sucedía por vez primera desde la época de Cook), un acontecimiento que Bellingshausen no menciona ni siquiera en su diario. A esto siguió una serie de descubrimientos, exagerados en las reclamaciones de los últimos años, los cuales rebasan los límites de las modestas pretensiones de Bellingshausen. Aquel progresivo avance llevó a los rusos, aunque nunca lo comprendieran en aquellos momentos, a la vista del continente Antártico.

El 28 de enero (16 de enero, de acuerdo con el calendario ruso), los dos buques se encontraban, zarandeados por una fuerte marejada, en los 69º 21′ de latitud sur y los 2º 14′ de longitud oeste. Entonces vio Bellingshausen a través de la cortina de nieve «una sólida masa de hielo que se extendía desde el este al oeste». Tratábase de «un verdadero campo de hielo sembrado de elevaciones».

El tiempo empeoraba rápidamente. En vista de ello, Bellingshausen viró hacia el noroeste, buscando el mar abierto, dejando a sus espaldas —para que el descubrimiento tuviera lugar un siglo más tarde—, los helados acantilados de Kr. Prinsesse Märtha Kyst, parte del territorio noruego del Antártico, en Dronning Maud Land. Solamente dos días después, hacia el oeste, Edward Bransfield y William

Smith, a bordo del bergantín *Williams*, eran los primeros en descubrir esta misma tierra del Antártico en la de la península de Trinidad.

El 21 de enero, Bellingshausen avistó nuevamente los helados acantilados del continente, escribiendo: «Cuando reconocimos aquel campo de hielo, por el este, sur y el oeste, no logramos apreciar sus límites. Era precisamente una extensión así la que habíamos divisado en medio de un temporal el día 16, no habiéndonos sido posible examinarla adecuadamente por culpa de la niebla y la nieve».

Ahora la atmósfera se hallaba despejada. Sin embargo, por lo que se deduce de su narración, Bellingshausen no advirtió la verdadera naturaleza de su descubrimiento. En su diario del 5 y 6 de febrero, cuando los dos buques navegaban todavía con buen tiempo, encontrándose en los 69º de latitud S y en los 16º de longitud E, el capitán nos da una descripción identificable de los acantilados de hielo y las laderas blancas de los promontorios, elevándose suavemente hacia la llanura polar. «Las paredes de los acantilados —explica—, eran perpendiculares, formando pequeñas cavidades, en tanto que las partes superiores de aquéllos se levantaban gradualmente hacia el sur, perdiéndose de vista aun en el caso de que para contemplar el desolado panorama uno se subiese al palo mayor».

Bellingshausen pensó que aquellas cavidades marcaban los sitios en donde los icebergs que flotaban en torno a los navíos acababan deshaciéndose. Al día siguiente, frente a la costa del Prinsesse Ragnhild Kyst, que fue descubierto por el noruego Riiser-Larsen, en 1931, el capitán vio a alguna distancia «montañas cubiertas de hielo». Sin embargo, Bellingshausen ni aun en esta ocasión alega haber descubierto el continente Antártico.

La expedición al Antártico de Bellingshausen constituye la base de las reclamaciones rusas en aquella zona. Por tal motivo, en la antigua Unión Soviética fueron realizadas investigaciones que condujeron a la publicación de nuevos documentos relacionados con dicho asunto.

Hay que mencionar al respecto también una conferencia dada por el profesor Simanov, el astrónomo, en 1822, en la universidad de Kazán; una carta de Mikhail Lazarev, capitán del *Mirnyi*; el diario de Yegor Kiselev, marinero del *Vostok*, y un libro, no publicado hasta 1853, escrito probablemente por P. M. Novosil’skiy, guardamarina del *Mirnyi*.

Lo lógico sería esperar que en estos documentos privados sus autores resultasen menos reservados, menos precavidos que Bellingshausen en su narración oficial. Pero en ninguno se alega que el capitán y sus hombres efectuaran un descubrimiento continental. Ni afirman la soberanía de Rusia en aquellas regiones visitadas del Antártico. Una omisión importante por parte de Bellingshausen y sus acompañantes en un siglo en que las reclamaciones nacionales se formulaban con despreocupada alegría.

Continuando hacia el este y rodeando el continente en el sentido de las agujas de un reloj, Bellingshausen se adentró por el sur más que ningún otro explorador

precedente. Después de cruzar el Círculo Antártico llegó a Enderby Land, hoy parte del territorio australiano en el Antártico. Los dos buques, luego, pusieron rumbo a Australia, visitando Nueva Zelanda, Tahití y el Pacífico Central, antes de regresar a las regiones antárticas.

A primeros de noviembre de 1820, abastecidos de nuevo los buques y descansados los tripulantes, Bellingshausen se dispuso a cubrir la segunda fase de sus descubrimientos en el Antártico. Aproximóse a la isla Macquarie, al sur del mar de Tasmania, donde encontró cazadores de focas de Sydney, quienes desarrollaban una actividad extraordinaria.

Luego se dirigió al oeste, acercándose al continente por las aguas del mar de Bellingshausen. El 21 de enero de 1821 divisaron los primeros vestigios de tierra, anunciados por una deslumbrante luz blanca, el «parpadeo del hielo», familiar para los exploradores del Antártico, la cual iluminaba el firmamento hacia el sur.

Al día siguiente, una oscura forma vista a través de la neblina por el nordeste se transformó, cuando el sol atravesó las nubes, para revelar una tierra de negras rocas y nieve, la primera identificable que los viajeros vieran dentro del Círculo Antártico.

A esta pequeña isla, que es lo que resultó ser dicha tierra, protegida por un cinturón de hielo, Bellingshausen la bautizó con el nombre de Ostrov Peter I, «el nombre del fundador de la flota imperial». En 1929, los noruegos, dentro de cuyo territorio queda ahora la isla, llevaron a cabo los primeros desembarcos en la misma. Con todo, en la actualidad conserva su nombre ruso: Peter I Øy.

En los últimos días del mes, cuando se dirigían hacia el este, el *Vostok* y el *Mirnyi* pasaron cerca de un montañoso cabo. «La parte sur de éste —escribió Bellingshausen — se perdía de vista». El capitán llamó a aquella zona Bereg Aleksandra (costa de Alejandro I). Hoy es conocida por Alexander Land. Éste es el descubrimiento más importante efectuado por los rusos en el Antártico. Ahora bien, Bellingshausen pensó que se hallaba ante un continente y no era así. Aquello era una isla, separada del mismo por un estrecho invadido por los hielos.

En aquellos momentos, Bellingshausen había completado casi su viaje de circunnavegación del Continente Antártico, aplicándose a su última misión, el reconocimiento de Nuevo Shetland, las islas Shetland del Sur, «para averiguar si estas tierras recientemente descubiertas pertenecen al supuesto Continente meridional».

Bellingshausen, por improbable que ello le pareciera al capitán Edmund Fanning, tenía ya noticias del descubrimiento de William Smith por un mensaje que había recibido hallándose en Australia, procedente del embajador ruso en Río de Janeiro.

También supo algo de esto por el capitán de un buque mercante de las Indias Orientales, a quien conociera en el puerto de Sidney.

Como de costumbre, no perdió el tiempo. No necesitó más de seis días para inspeccionar con su meticulosidad y precisión de siempre todas las islas del grupo, desentendiéndose de la teoría continental. Bellingshausen había probado ahora, de manera que no quedaba ya lugar a dudas, que las islas Sandwich del Sur, así como las

Shetland, no pertenecían a ningún continente meridional.

Fue en el curso de este reconocimiento, efectuado a principios de febrero de 1821, cuando Bellingshausen coincidió con el capitán Nathaniel Palmer. Vale la pena comparar su versión de este encuentro con la perpetuada por Edmund Fanning.

Bellingshausen tropezó, al acercarse a la isla de la Decepción, con uno de los varios buques dedicados a la caza de focas que había frente a la costa. «Envié un bote —escribe—, aguardando la llegada del capitán de la embarcación americana… Poco después subió a bordo *Mr*. Palmer, informándonos que hacía cuatro meses que estaba allí trabajando, asociado con tres capitanes más, también americanos. Hallábanse dedicados a la caza de focas, ocupándose asimismo de la preparación de sus pieles. Dichos animales estaban disminuyendo a ojos vistas. En diversos puntos llegaron a reunirse hasta dieciocho embarcaciones y de vez en cuando surgían ciertas diferencias entre los pescadores, si bien éstos no llegaron a reñir. *Mr*. Palmer me contó que el capitán Smith, el descubridor de Nueva Shetland, viajaba en el bergantín *Williams*. Aquél había logrado capturar unas 60 000 focas. El total de las presas conseguidas por la flotilla se elevaba a 80 000. Como había otros buques actuando al mismo ritmo no cabía ya la menor duda de que alrededor de las islas Shetland, Georgia y Macquarie el número de tales animales descendería alarmantemente y a vertiginosa velocidad».

Después de charlar un poco sobre sus actividades profesionales y los peligros que las naves corrían en aquellas aguas, «*Mr*. Palmer regresó a su barco». En esta versión rusa del episodio no se habla en absoluto de Palmer Land ni del descubrimiento de un continente por Nathaniel Palmer.

Terminado el reconocimiento de las islas Shetland, Bellingshausen emprendió el regreso. Aquél era el fin de un gran viaje de circunnavegación y de descubrimientos en el Antártico. En el este, él había sido el primero, aunque no lo sabía, en poner los ojos en la costa continental del sector noruego. En el oeste había descubierto Peter I Øy, y la grande y montañosa extensión de Alexander Land, una isla casi pegada al continente. Dentro del oeste, también, con sus reconocimientos de Georgia del Sur, las Shetland y las Sandwich, Bellingshausen completó, amplió y perfeccionó el trabajo iniciado por Cook. Precisamente es a este explorador, cuyo ejemplo imitó, por el que sentía una profunda admiración, a quien Bellingshausen puede ser comparado apreciando su conducta al dirigir certeramente esta primera expedición rusa al Antártico.

Resulta extraño que la gran contribución de Bellingshausen a los descubrimientos en el Antártico haya sido tan tardíamente reconocida. En 1824, cuando presentó al Almirantazgo imperial su informe y los mapas obtenidos durante su viaje de dos años, el Emperador se negó a aprobar la asignación de fondos oficiales para su publicación.

Tres años más tarde, el manuscrito fue aceptado a regañadientes por los superiores de Bellingshausen, quienes temían «que de no ser divulgados los

descubrimientos del capitán surgiera alguien atribuyéndoselos, con lo que el honor que se derivaba de tales empresas recaería en navegantes extranjeros y no en los rusos». En 1831 el informe y los mapas eran publicados. Pero aún habían de pasar cinco años antes de que los documentos de Bellingshausen saltaran las fronteras de Rusia y pudiera disponerse de ellos en otros países, para orientar a otros exploradores.

El ocaso o reducción de sus ambiciones marineras, así como la desviación de los intereses estratégicos y económicos, que pasaron del Lejano al Cercano Oriente, fueron factores determinantes de que Rusia no se aprovechara en el siglo XIX de la brillante actuación de Bellingshausen en el Antártico.

Realmente, exceptuando el asunto de la caza de la ballena, la actividad rusa en el Antártico no fue reanudada hasta después de la Segunda Guerra Mundial, en el año 1957, cuando la Unión Soviética contribuyó en gran escala a las investigaciones del Año Geofísico Internacional.

Bellingshausen, entretanto, a causa en gran parte de la extraordinaria significación de sus viajes en relación con las aspiraciones de Rusia en el Antártico, quedó colocado en el lugar que le corresponde ocupar en la historia de las exploraciones polares.

Los nombres de sus buques, el *Vostok* y el *Mirnyi*, han servido para designar las estaciones soviéticas en aquellas remotas regiones. Y en 1959 se hicieron planes para realizar un viaje de carácter científico a través del continente Antártico en dirección a las aguas por las que Bellingshausen navegó antes que nadie: las aguas del mar de Bellingshausen.

A lo largo de la línea de este viaje transcontinental, en Dronning Maud Land y en las costas de aquel mar, serán establecidas dos bases rusas científicas, bautizadas con los nombres de Thaddeus Bellingshausen y Mikhail Lazarev, para —son palabras de la prensa soviética—, «honrar a los famosos marinos rusos que descubrieron el Continente Antártico».

X

UN CAZADOR DE FOCAS BRITÁNICO CIRCUNNAVEGA EL CONTINENTE

Después de este espléndido paréntesis ruso debemos volver a ocuparnos de las exploraciones de los cazadores de focas británicos, quienes continuaron laborando en pro de la ciencia y los descubrimientos bajo la diligente guía de armadores del tipo de los hermanos Enderby.

Sus largos viajes, realizados alrededor del primer cuarto del siglo, a bordo de bergantines y cúters tripulados frecuentemente por no más de una docena de hombres, cubrieron distancias tan dilatadas como las recorridas por embarcaciones mayores entre todas las que tomaron parte en aquel reavivamiento de la exploración polar en el Antártico que caracteriza el período, siendo a menudo igual de fructuosos. De 1822 a 1839 descuellan los nombres de Powell, Weddell, John Biscoe, John Kemp y John Balleny.

En 1822, el año en que regresó de su viaje Bellingshausen, James Weddell penetró profundamente en el mar que lleva su nombre, utilizando dos naves: el bergantín de 160 toneladas *Jane* y el cúter de 65 *Beaufoy*. Era aquella zona normalmente una de las más peligrosas del Antártico, por las tremendas presiones de los hielos en circulación. En tal ocasión alcanzó la latitud de 74º 15′ S, situándose, por lo tanto, a doscientas catorce millas náuticas más cerca del Polo que Cook.

Weddell, capitán retirado de la Armada Real, era por su devoción a la ciencia un ejemplo típico de aquellos marinos dedicados a la caza de la foca dentro de las tres primeras décadas del siglo XIX.

A pesar de la falta de instrumentos adecuados y el disgusto de sus subordinados, por aplicarse a una labor que, al parecer, no reportaría ningún beneficio, Weddell hizo lo que pudo, comprobando la fuerza y dirección de las corrientes, tomando las temperaturas del mar hasta el instante en que los termómetros quedaron destrozados por culpa de una tormenta; observando las variaciones magnéticas, estudiando incluso en los momentos de más peligro la naturaleza, forma y movimiento de los hielos.

Perseverar en tales tareas desde unos buques cruelmente expuestos a las violencias del tiempo, peculiares del Antártico, requería una singular afición. Weddell vivió con sus hombres los incidentes de todos los días: un bote perdido, un timón reducido por el hielo a la más absoluta inmovilidad, las cubiertas y los aparejos tan cargados de hielo que los barcos no podían navegar normalmente… Tales experiencias eran muy comunes en los bergantines y cúters empleados por los cazadores de focas del Antártico en los primeros años del siglo XIX.

Ocho años más tarde, John Biscoe, que es el mejor conocido de los marinos que colaboraron con los Enderby, circunnavegó el continente Antártico y el diario de su viaje (1830-1832) fue presentado por Charles Enderby a la Sociedad Geográfica de Londres, recientemente fundada.

La misión de Biscoe consistía en buscar tierra al este del meridiano de Greenwich, donde se creía que se originaban los icebergs.

El 22 de enero de 1831, el bergantín *Tula*, de Biscoe, acompañado del cúter *Lively*, cruzó el Círculo Antartico. La zona helada debía haber retrocedido considerablemente desde el viaje de Bellingshausen, diez años antes, ya que Biscoe logró situarse más al sur de la ruta seguida por el navegante ruso que, por supuesto, aquél no conocía.

Al este del meridiano de Greenwich los buques de Biscoe tropezaron violentamente con los bancos de hielo. Solamente, como él calmosamente registró, «merced a cuidadosas maniobras», consiguieron escapar a un seguro desastre.

El 25 de febrero de 1831, divisaron algo que parecía tierra… muy similar a North Foreland. «Yo diría —escribió Biscoe— que los acantilados de aquella supuesta tierra, en los que se observaban las señales de los icebergs, dejadas por las enormes masas, al desgajarse, eran tan altos como los de North Foreland. Avanzaban hacia el sur ascendiendo gradualmente, presentando una llanura perfectamente plana. Calculé que su extensión no bajaría de las treinta o cuarenta millas. Más adelante, el fondo se perdía en el resplandor de la atmósfera».

Biscoe describe aquí claramente, como ya lo hiciera antes Bellingshausen, los acantilados del continente y la ascendiente ladera posterior, elevándose en dirección a la llanura polar. Pero en esta primera visión se mostró dudoso con respecto a su descubrimiento. Poseía ideas nada ortodoxas acerca del origen del hielo antártico, imaginándose que éste nacía del mar. Profetizó que llegaría a probarse que aquello no era una masa de tierra cubierta de hielo, rodeada por un cinturón también de hielo, sino esto último exclusivamente.

Pero el 3 de marzo de 1831, Biscoe divisó algo sobre lo cual no cabía vacilación de ningún género: las negras formas de unas cumbres montañosas. Cuando el *Tula* y el *Lively* esquivaban con peligrosas maniobras los flotantes témpanos, este nuevo descubrimiento fue anunciado por una aurora boreal, tan brillante que iluminó el firmamento, de tan maravillosos matices que Biscoe y sus hombres que veían aquellas «luces del Sur» por vez primera, se olvidaron momentáneamente de los riesgos que estaban corriendo en su accidentada navegación.

John Biscoe escribió entonces en su diario: «La aurora boreal se presentó a nuestros ojos durante casi toda la noche con la más deslumbrante apariencia. En ocasiones ondeaba sobre nuestras cabezas en forma de bellas columnas, para transformarse seguidamente en una refulgente cortina o en una serpiente, deslizándose a no muchos metros, por encima de nuestras cabezas».

Bajo este despliegue de colores el bergantín y el cúter se movían cautelosamente,

en dirección a un saliente grisáceo que Biscoe llamó cabo Ann. Repentinamente, toda aquella sublimidad se esfumó. Levantóse un fuerte viento y el bergantín fue arrastrado por la masa de témpanos a lo largo de un centenar de millas, hacia el mar abierto. Dei cúter no divisaron el menor rastro.

Cuando pasó la tormenta, Biscoe regresó a aquella costa, a la que dio el nombre de los propietarios de los buques, Enderby Land. Aquélla cae al noroeste del territorio australiano en el Antártico.

Corrían entonces los días del mes de marzo. Los nuevos hielos que se estaban formando en el mar anunciaban la proximidad del invierno. El escorbuto había causado algunas víctimas entre los viajeros del bergantín, muy fatigados además. Biscoe, en su diario, alude a las penalidades sufridas por sus hombres: «La tierra era inaccesible. Todos los días sufríamos fuertes temporales. Algunos de los tripulantes se hallaban enfermos. El carpintero no pudo hacer uso de sus piernas por algún tiempo. Había otros dos marineros en el mismo estado… El buque es muy incómodo cuando hay que enfrentarse con alguna tormenta. Embarca mucha agua. El casco y las jarcias han quedado cubiertos por una fuerte capa de hielo…».

Por abril había ya tantos enfermos de escorbuto a bordo, causando tantas bajas el mal tiempo, que sólo quedaban en la nave tres hombres aptos para el trabajo. No obstante, Biscoe se las arregló para llegar al puerto de Hobart, lo cual ocurrió el 10 de mayo de 1831.

Como consecuencia de algún milagro, el *Lively* también escapó al desastre total y su eficiente tripulación, reducida al capitán, un marinero y un repostero, cuya mano derecha le había aplastado un bote al caer, llevó el buque a Port Philip, cerca del moderno Melbourne.

Abandonando Tasmania en octubre de 1831, Biscoe, en la segunda etapa de su viaje de circunnavegación, penetró en la región de los descubrimientos de Bellingshausen. Ignorando éstos, Biscoe se dirigió hacia el oeste y aproximándose al continente desde el norte del mar de Bellingshausen, alegó erróneamente que su primer descubrimiento, la isla Adelaide —«de impresionante belleza, con un pico muy alto, que se perdía en las nubes»—, era «la tierra más lejana conocida hacia el sur».

En el norte, más allá de esta isla, bautizada con el nombre de la esposa de Guillermo IV, pudo ver otras islas dispuestas a manera de orla de una costa montañosa. El 21 de febrero de 1832 hacía su primer desembarco en el territorio antártico.

Difícil es decir con precisión dónde desembarcó Biscoe. Probablemente fue en la isla de Amberes, en la parte central de la costa de la península de Graham Land, al sur de la «Trinity Land» y la «Palmer Land» de Bransfield. Al regreso del explorador a Londres la extensión costera citada recibió el nombre de Graham Land en honor a *sir* James R. G. Graham, entonces primer lord del Almirantazgo. Y con poca justificación, considerando los anteriores descubrimientos de Bransfield, Smith y

Palmer, el nombre se aplicó más adelante al conjunto, a toda la península, que se proyecta en sentido norte.

El bergantín *Tula* ancló en el Támesis el 30 de enero de 1833. Biscoe, a despecho de la gran distancia por él recorrida, había sido singularmente desafortunado como cazador de focas. En cambio, se había hecho famoso como explorador y recibió, en unión de un viajero de categoría, Richard Lander, el explorador del Níger, una de las dos medallas de oro otorgadas por la *Geographical Society*.

Entretanto, su armador, Charles Enderby, pese a las grandes pérdidas económicas, se sintió animado por los éxitos de Biscoe, decidiéndose a planear nuevas expediciones. Una de éstas, realizada a las órdenes de Biscoe también, no se conoce con detalles. De otra, que se convirtió en una azarosa aventura, no menos costosa que la de Biscoe, se sabe que corrió a cargo de un cazador de focas inglés, John Kemp, terminando con el descubrimiento de Kemp Land, comprendiendo Enderby Land (y también parte del territorio australiano en el Antártico).

En 1838 zarpó otra expedición de los Enderby. Siete comerciantes londinenses se unieron a los dos hermanos para compartir los gastos de la empresa. El capitán contratado por Enderby esta vez fue John Balleny. Dirigióse éste hacia el sur desde Nueva Zelanda para descubrir en 1839 las islas que llevan su nombre —cinco grandes y dos pequeñas, bautizadas con los apellidos de los socios de Enderby—, y a continuación, aunque esto es menos seguro, tuvo lugar el descubrimiento de una extensión costera denominada como el cúter de Balleny: *Sabrina Land*. Se la ve en los mapas modernos, en la parte occidental del territorio australiano en el Antártico.

Un historiador del Antártico, Hugh Robert Mill, ha compendiado las notables aportaciones de aquellos cazadores de focas británicos del segundo cuarto de la decimonona centuria. «El viaje de Balleny —escribe Robert Mill—, probó por vez primera la existencia de tierra dentro del Círculo Antártico, al sur de Nueva Zelanda, y basándose en esto los Enderby forjaron varios eslabones más en la cadena de pruebas tendentes a demostrar que al sur del océano Índico se observaban los bordes de un extenso continente o bien una larga serie de islas, algunas de las cuales aparecían en las Balleny, al este, Enderby Land en el punto opuesto y Kemp Land y, posiblemente, Sabrina Land, entre las dos».

Un tributo más elocuente y no menos justificable a la desinteresada devoción sentida por los hermanos Enderby en todo lo referente a las exploraciones les fue rendido a éstos tras haber contado Charles la historia de Balleny a los miembros de la *Royal Geographical Society*.

«Sería imposible —declaró el conferenciante— cerrar la sencilla pero fiel, aparentemente, narración de este viaje sin hacer hincapié en los progresos logrados en los mares del sur gracias a la incondicional ayuda de *Mr*. Charles Enderby y otros comerciantes ingleses, que realzan el prestigio de nuestro país.

»Graham Land, Enderby Land, Kemp Land y ahora las islas Balleny son descubrimientos realizados desde naves pertenecientes a este desinteresado armador.

Los resultados de este viaje tenderán a mantener viva la suposición de la existencia de un gran continente al sur o una vasta serie de islas, cuyos límites septentrionales se hallarán entre los paralelos 67 y 69. Esperemos ver pronto delimitados claramente en nuestras cartas los contornos de esas tierras en bien de la Ciencia y de la prosperidad de nuestras pesquerías».

XI

LA EXPEDICIÓN EXPLORADORA DE LOS ESTADOS UNIDOS

En sus comienzos, el interés americano por las exploraciones en el Antártico fue una reacción provocada por los grandes avances logrados por los cazadores de focas británicos en aquella zona. La labor de éstos hacía entrever cuán dilatadas eran las posibilidades de la futura exploración, suscitando un sentimiento de recelo entre los comerciantes y financieros estadounidenses, quienes temían que América se viese desplazada o rezagada en la carrera emprendida en busca de bases, de regiones pesqueras. Pensaban también que las perspectivas comerciales de su país estaban siendo amenazadas en una zona de influencia americana tradicional, al sur del cabo de Hornos.

Durante los primeros veinte años del siglo XIX los intereses americanos en aquellas aguas antárticas y subantárticas habían estado defendidos por los armadores, manteniéndose el Gobierno en un discreto segundo plano.

Más adelante las cosas cambiaron y en 1821 el Gobierno hizo público, en una resolución aprobada el 21 de mayo de dicho año por la Cámara de Representantes, su interés por cuanto con el Antártico y su futuro se relacionaba: «Es conveniente que nuestros buques sean enviados al océano Pacífico y a los mares del sur para explorar costas, islas, puertos, bancos y arrecifes, al objeto de averiguar su exacto emplazamiento y poseer una descripción que se halle acorde con la realidad».

Cuando el presidente John Quincy Adams (el principal artífice de la doctrina de Monroe), ocupó su alto puesto en 1824 fue adelante con los preparativos iniciados y en su mensaje al Congreso del 6 de diciembre de 1825, intentó procurarse el apoyo necesario para emprender una serie de exploraciones en el sur, aludiendo en términos generales a las obligaciones de las naciones en todo cuanto tendiera a fomentar el conocimiento científico, que podía ser impulsado, señaló, mediante el envío de buques a regiones desconocidas por el hombre o poco visitadas.

Entretanto, otras personas se esforzaban por crear cierto ambiente que sirviera para influir en el Gobierno, de manera que éste decidiese iniciar la exploración sistemática en el Pacífico y en el Antártico.

La más notable entre las mismas, la más insistente también, fue la de Jeremiah N. Reynolds, de Ohio, el primer promotor activo de la exploración polar, menos juicioso, menos famoso pero tan digno como su contemporáneo inglés John Barrow. Para comenzar había sido el inspirador del proyecto del presidente Adams y no abrigaba más ambición que la de ver zarpar una expedición americana en la que él mismo pudiera participar como historiador.

A él le interesaba menos favorecer los intereses comerciales americanos y aventajar a los ingleses, que conseguir un positivo avance de su país en el aspecto

geográfico y en la investigación científica.

Cuando el Senado, siendo presidente Jackson, perteneciente a la administración demócrata, se negó a ratificar en 1828 el proyecto de exploración, Reynolds zarpó con una expedición respaldada por el Gobierno (la primera que tenía por meta el Antártico), al mando de los capitanes Palmer y Pendleton.

A su regreso, en 1831, después de un viaje en torno a las Shetland del Sur, se mostró más convencido que nunca de la urgencia, de la absoluta necesidad de fomentar la exploración polar por parte de América y de divulgar sus realizaciones. Lo ideal era una expedición nacional, desligada de las trabas que suponían los secretos comerciales relacionados con las operaciones que giraban alrededor de la caza de focas.

Reynolds empleó los siguientes seis años, convencido de que defendía una causa justa, en montar con enorme energía una tormentosa campaña pública con el exclusivo fin de lograr el apoyo preciso y organizar una gran expedición científica destinada a la exploración del Antártico.

La comunidad de los Stonington figuraba entre sus más ardientes partidarios y en 1833 el veterano capitán Edmund Fanning presentó una memoria al Congreso «rogando que fuese enviada a los mares del sur una expedición nacional, para el descubrimiento y exploración de nuevas tierras». El propio Reynolds se dirigió también al Congreso en dicho sentido y solicitó el apoyo de las organizaciones científicas y comerciales, valiéndose de la prensa para dar publicidad a aquel asunto.

Pero con su campaña hacía lentos progresos. Sus apasionados discursos en defensa de la causa de la ciencia, cayeron en el vacío dentro de los centros intelectuales, con la excepción de Filadelfia, imbuida del espíritu de Benjamín Franklin. Fuera de las poblaciones pesqueras el Antártico suscitó escasos entusiasmos. Para el público y los políticos el Pacífico, con la perspectiva del hallazgo de nuevas regiones balleneras y rutas comerciales que apuntaban a los lucrativos mercados de China, encerraba muchos más atractivos.

En 1836 se le permitió de nuevo a Reynolds que se dirigiera al Congreso. Esta vez realzó aún más el tema del Antártico. En un elocuente pasaje de su comunicación llamó la atención de todos sobre «el extenso grupo de islas que quedaban al norte de las costas de Palmer Land, cuya extensión no hemos conseguido averiguar todavía nosotros ni los exploradores posteriores. Un buque inglés —añadió, en acre referencia a la acción de John Biscoe en la isla de Amberes, frente a Graham Land—, tocó un solo punto en 1832, quitando a aquella zona su nombre americano para darle otro acorde con su nacionalidad».

Por último, la incansable campaña de Reynolds originó cierta presión por parte del público y este hecho, reforzado por los rumores que circulaban acerca de la organización proyectada por la Armada británica para enviar en breve una expedición al Antártico, puso al Congreso en movimiento.

El 14 de mayo fue promulgada un acta autorizando la organización de la

expedición exploradora de los Estados Unidos. Para Reynolds, no obstante, esto significó tanto el comienzo como el fin de la batalla. Efectivamente, aquel día nació una expedición que aunque importante por sus realizaciones fue la peor preparada y la más discutida de todas las que surcaron los mares del Antártico.

Al principio todo marchó bien. Para mandarla fue designado el capitán Jones por la Armada. Se solicitaron de las sociedades científicas de todo el país asesoramientos sobre el equipo y programas de investigación, al mismo tiempo que recomendaciones acerca de los hombres de ciencia más indicados para tomar parte en el viaje. Se señalaron los buques que habían de ser utilizados. Un miembro de la expedición, el teniente Charles Wilkes, del Departamento de Cartas e Instrumentos, fue enviado a Londres para que adquiriera (como había hecho Bellingshausen) los mapas y aparatos científicos indispensables.

A esto siguieron dos años de ataques y contraataques, dos años invertidos en salvar obstáculos de carácter personal e intrigas políticas. Los buques seleccionados eran inadecuados; el presupuesto resultó insuficiente. Cuando se pidió al Senado que aportara fondos adicionales, los miembros del mismo se negaron a ello basándose en que la Armada no había mantenido un contacto estrecho con aquel organismo. Surgieron acusaciones de fraude, de corrupción, algunas de las cuales estaban justificadas.

La batalla principal, no obstante, fue la librada entre Reynolds y el departamento de la Armada. A los ojos del primero la expedición había de ser eminentemente científica. A instancia suya, entidades como la *Philosophical Society*, de Filadelfia, habían redactado largos memorándums, dictando normas para el progresivo desarrollo de la investigación.

Pero el departamento de la Armada, interesado, desde luego, en aquella faceta de la expedición, consideraba que la cuestión científica era cosa de su exclusiva incumbencia, acogiendo con desconfianza la propuesta de Reynolds de incluir cierto número de eruditos civiles. Originalmente, Reynolds había pensado que el objeto del viaje sería el descubrimiento de tierras situadas lo más al sur posible. Después esto cambió también, fijándose la meta en el Pacífico en lugar del Antártico. Amargado por tantos sinsabores, Reynolds hizo públicas sus quejas en una multitud de panfletos y artículos periodísticos, acabando por acusar a Mahlon Dickerson, secretario de la Armada, de abrigar el propósito de hacer fracasar la expedición en sus mismos comienzos.

Es lo que estuvo a punto de suceder en realidad y luego el *Niles' National Register*, en su número correspondiente al 28 de octubre de 1837, declaró, sin faltar a la verdad, que «sólo el éxito podría hacer olvidar el palabreo, disgustos de todo género, retrasos y gestos disparatados que habían marcado el desarrollo de la expedición, desde el instante de su planteamiento» hasta aquel momento. Los oficiales dimitieron uno tras otro, incluido el comandante. Los marineros reclutados, ociosos durante todo ese dilatado período de tiempo, sentíanse cada vez más a

disgusto. El público, exasperado por tantas discusiones y vacilaciones por parte de los protagonistas de la empresa, proclamó que la expedición sería un completo fracaso.

En marzo de 1838, el mando de la expedición fue ofrecido a Charles Wilkes, un teniente relativamente joven que ya se había negado a tomar parte en aquella empresa por haberle sido ofrecido un puesto en calidad de científico exclusivamente.

El nombramiento de Wilkes dio lugar a otra tormenta. Fue acusado de haber estado intrigando para obtener aquel puesto. Muchos oficiales se quejaron, alegando que con aquel acto resultaban postergados, ya que ocupaban números más bajos que el de su compañero en el escalafón. Otros oficiales, seleccionados con anterioridad, se negaron a participar en el viaje.

Sin embargo, el nombramiento estaba plenamente justificado. Wilkes, descendiente de John Wilkes, el ardiente político inglés que tanto había batallado en defensa de los colonos americanos durante el reinado de Jorge 111, era —como se puso de manifiesto más tarde—, impetuoso y dominante. Pero su formación científica era muy superior a la del oficial de la Armada medio en su tiempo y, además, se trataba de un hombre resuelto, decidido, capaz de hacerse seguir por los hombres que tuviera a su cargo.

Wilkes cursó órdenes para proceder a la total reorganización de la expedición, reduciendo el número de buques, así como el de científicos seleccionados: unos veinticinco. No fue acertada la elección de las naves. Tres de ellas eran de guerra. El *Vincennes* y el *Peacock* desplazaban 700 toneladas. El *Porpoise*, un bergantín armado, llegaría a las 200.

Ninguno de esos buques había sido reforzado en su casco para poder navegar con mayor seguridad entre los hielos. Sus amplias escotillas estaban irremediablemente abocadas a engullir toda el agua que cayera en las cubiertas. Concretando, por lo que al *Peacock* respecta, su capitán diría más tarde que «había sido preparado con tanta negligencia, en relación con la seguridad y adecuación a su propósito, que no creía posible que volviera a navegar en un buque semejante».

Las otras naves eran el *Sea Gull*, una vieja embarcación de Nueva York que había hecho el papel de una falúa, muy curiosa si se pensaba que había de tomar parte en una expedición al Antártico; el *Flying Fish*, de 100 toneladas; el *Relief*, un buque-almacén tan lento que hubo de emprender el regreso a los pocos días de haberse hecho a la mar. No es sorprendente que sólo dos de los buques de Wilkes se salvaran en aquel viaje. Su capacidad resultaba tan poco adecuada como su clase o equipo. No podían llevar provisiones más que para doce meses, y combustible para siete, en contraste con los dos o tres años que cubrían merced a la capacidad de sus bodegas las naves inglesas y rusas empleadas en misiones análogas.

La reducción del personal científico fue cosa que costó a Wilkes menos trabajo del que creyera al tomar aquella medida. Los hombres, desalentados ante las continuas discusiones, habían ido dimitiendo sucesivamente, en parte. De entre los que quedaban, al primero que hubo que despedir fue a Jeremiah Reynolds, «a fin de

mantener la armonía», manifestó el departamento de la Armada, bastante justificado.

Surgió un aspirante al puesto que había quedado vacante: el novelista americano Nathaniel Hawthorne. Otro de los científicos despedidos fue un tal *Mr*. Johnson, que había abandonado su cátedra del Franklin Institute con objeto de unirse a los expedicionarios. Sus detallados comentarios sobre las nuevas medidas adoptadas caracterizaban, probablemente, la actitud de sus colegas.

«La dignidad y eficiencia del grupo científico, en particular —declaró Johnson—, había quedado tan mermada que los que iban a tomar parte en la expedición abrigaban escasas esperanzas de que su labor fuese fructífera». Por lo tanto, *Mr*. Johnson quedó más bien satisfecho al recibir la notificación del secretario de la Armada, anunciándole que no necesitaría de sus servicios.

Son palabras del departamento de la Armada: «Pese a los importantes intereses que representaban las pesquerías balleneras, objetivos principales de la expedición», las cuestiones científicas no quedaban del todo excluidas. «Serían aprovechadas todas las ocasiones que se presentaran —rezan las instrucciones de Wilkes—, no incompatibles con el propósito central, para extender las fronteras de la Ciencia y favorecer la adquisición de ciertos conocimientos. Con tal fin acompañarán a los expedicionarios varios eruditos, quienes se ocuparán de las secciones de Filología, Zoología, Conquiliología, Geología, Mineralogía y Botánica, secundados por artistas competentes y un especialista en Horticultura».

Originalmente, el profesor Johnson había de encargarse de los estudios magnéticos y los referentes a Electricidad y Astronomía. Luego, la Astronomía, Hidrografía, Geografía, el magnetismo terrestre, la Meteorología y la Química fueron facetas de las diversas actividades encomendadas a los oficiales de la Armada. Por añadidura, el reducido grupo científico que fue autorizado en definitiva quedó ligado a unas normas imposibles, que ataban de pies y manos a sus miembros. Efectivamente, la Armada había ordenado a Wilkes que prohibiera «toda comunicación que no sean las dirigidas a este departamento, procedente de cualquier persona integrante de la expedición, referente a descubrimientos o a cualquier circunstancia relacionada con el desarrollo de vuestra empresa». No es sorprendente, por lo tanto, que a los científicos civiles no se les asignara prácticamente ningún papel en aquel crucero por el Antártico, cuyo objetivo primordial iban a ser los descubrimientos geográficos.

En el programa antártico de la expedición exploradora de los Estados Unidos es patente el efecto de los descubrimientos realizados por los cazadores de focas ingleses Weddell, Biscoe y Balleny.

En términos generales, se proyectaban dos viajes.

El primero, desde Tierra del Fuego hasta el sur del grupo de las Powell (las islas Orkney del Sur) y entre éstas y Sandwich Land, apuntaba al propósito de lograr la mayor penetración posible por el mar de Weddell, «siguiendo la ruta de Weddell de cerca».

El segundo viaje se orientaba hacia el sur, desde Australia o Tasmania, hasta las islas Balleny y de aquí en dirección al oeste, hasta la Enderby Land, de Biscoe.

La expedición exploradora de los Estados Unidos, sin embargo, no se hallaba ya interesada, contrariamente a lo esperado por Reynolds, en la exploración en el Antártico.

Consecuentemente, los viajes por esta zona no fueron más que breves paréntesis en una serie de desplazamientos por el Pacífico: desde Valparaíso a Fiji y Sydney; desde las islas Sandwich hasta el noroeste de América, y de aquí al Japón, Singapur y regreso al cabo de Buena Esperanza.

El 18 de agosto zarpó la flotilla de Wilkes de Hampton Roads. Para Wilkes ése fue un momento de graves inquietudes. «Hube de apelar a la confianza que abrigaba de salir airoso de la empresa —escribió en las páginas de su diario personal—, para compensar el peso de la responsabilidad que notaba gravitar sobre mí».

Seis meses después, los buques se reunieron en Orange Harbour (bahía de Nassau), en la extremidad meridional de Tierra del Fuego, punto de arranque del primer viaje por el Antártico. Inmediatamente, Wilkes en el *Porpoise* y el teniente Johnson en la antigua embarcación neoyorquina, zarparon en dirección al mar de James Weddell. Avistaron las islas septentrionales del grupo de las Shetland en los primeros días de marzo de 1839 y tres jornadas más tarde fijaron la posición de «la extremidad oriental de Palmer Land o Monte Hope» en los 63º 25′ S. y 57º 55′ O. No sabían que sólo un año antes una expedición francesa a las órdenes del capitán Dumont d’Urville había explorado aquellas aguas, denominando Monte d’Urville al mismo punto.

Luego los buques viraron, poniendo rumbo al mar de Weddell. Pero las esperanzas que habían abrigado de llegar más al sur que Weddell se esfumaron rápidamente. Los hielos habían ido en aumento en el transcurso de los últimos años. En la época de Weddell, una década antes, las aguas debían haber estado extraordinariamente libres de hielos para permitir al explorador citado que alcanzase tan alta latitud.

Las condiciones con las que Wilkes se enfrentó fueron muy distintas. A lo largo de la costa nordeste de Graham Land los hielos, impulsados por el viento, se acumulaban, formando una masa tan enorme que Wilkes pensó que no podría seguir adelante y mucho menos desembarcar.

Los hombres, a bordo, se hallaban muy mal acomodados. Las portillas ocupadas en otro tiempo por los cañones del bergantín, abiertas, embarcaban mucha agua, dejando sin protección la cubierta. Ésta, así como las jarcias, se encontraban ocultas bajo una capa de hielo. Además, el buque resultaba demasiado pequeño para alojar a una tripulación tan numerosa aun en condiciones normales. Ocurría también que las prendas de vestir eran absurdas para un viaje de exploración polar.

Wilkes escribió más tarde: «Aunque compradas por el Gobierno a base de grandes dispendios, apreciamos que carecían de utilidad en aquel medio. Tal fue el

caso de muchos artículos adquiridos para la expedición». Varios brotes de escorbuto entre los tripulantes del *Porpoise* resultaron decisivos. Tras una apresurada visita a la isla de la Decepción, los dos buques, afrontando algunos peligros, se dirigieron a Orange Harbour.

Entretanto, el *Peacock* y el *Flying Fish* llevaban a cabo un intento para batir la «marca» del *Ne Plus Ultra* de Cook, establecida en los 105º de longitud O. Aquéllos estuvieron a punto de alcanzar el objetivo propuesto. El *Peacock*, el buque de guerra que tan amargas quejas habían arrancado a su comandante, el teniente Hudson, avanzó por entre los hielos, más peligrosos aún.

Poco después aparecía el *Flying Fish*, notificando a sus compañeros haber alcanzado los 71º 10′ S. Haber viajado hasta tan lejos por el oeste y el sur, casi a la vista de la inaccesible costa de Mary Byrd Land (como es llamada ahora aquella región) constituyó una hazaña tratándose de naves de tan escasas o nulas condiciones.

Pero la temporada del Antártico había llegado ya a su fin. Cuando los barcos que componían la flotilla se hubieron reunido de nuevo frente a las costas de las Shetland regresaron a Valparaíso. En mayo de 1839, con gran alivio por parte de Wilkes, todos zarparon en dirección a las cálidas aguas del Pacífico.

En diciembre de 1839 los buques de la expedición exploradora de los Estados Unidos anclaban en el puerto de Sydney, después de siete meses de viajes por el Pacífico, preparándose para su principal viaje al Antártico, el que les llevaría a las islas Balleny y de aquí, hacia el oeste, rodeando el continente, en dirección a Enderby Land.

Era éste un desplazamiento del que los científicos civiles fueron excluidos. Wilkes hizo cuanto estuvo en su mano para preparar sus buques. Enfrentábanse éstos con una dura prueba. Lienzo alquitranado y planchas de plomo fueron utilizados para reparar algunos desperfectos y conservar sollados y camarotes secos en todo momento. Los trabajos de este tipo proseguían día y noche, sin descanso.

Los comentarios de los habitantes de Sydney, entretanto, no sirvieron precisamente para amenguar la ansiedad que dominaba a Wilkes. La gente había oído hablar por allí del nuevo equipo, tan ingenioso como práctico, que se disponía a utilizar *sir* James Clark Ross en una gran aventura por el Antártico que proyectaban los ingleses.

Todos se mostraban asombrados al contemplar la flota de fortuna mandada por Wilkes. «Nos preguntaban —cuenta Wilkes, dolido—, si los barcos tenían compartimientos estancos, los cuales impedían que la nave llegara a hundirse; cómo manteníamos nuestros cuerpos a una temperatura adecuada, qué clase de producto antiescorbútico pensábamos utilizar; dónde guardábamos las sierras destinadas a cortar los grandes bloques de hielo… A todas aquellas preguntas me vi obligado a responder diciendo la verdad, con gran sorpresa por parte de mis interlocutores, quienes afirmaban que obrábamos imprudentemente al intentar efectuar unos servicios especiales empleando naves ordinarias. Pero a nosotros se nos había

ordenado ir allí y eso era suficiente… Teníamos que obedecer… Esta falta de preparación, ciertamente, no revelaba mucha sabiduría por parte de nuestro Gobierno… Según nos confesó un caballero, casi todos los que nos visitaban creían que estábamos condenados a morir de frío…».

Deprimido, pero resuelto, Wilkes abandonó con su escuadrilla el puerto de Sydney el 26 de diciembre de 1839. Wilkes vio la primera tierra antártica el 15 de enero de 1840. Tratábase de una pequeña isla perteneciente al grupo descubierto por John Balleny, de lo cual Wilkes parecía no estar enterado.

En los días siguientes, navegando hacia el oeste, soportaron enormes temporales, llegando a verse seriamente amenazados en medio de un mar no muy abundante en hielos. Una densa niebla se elevaba por encima de la agitada masa líquida. Luego, Wilkes, cercado entre hielos en el *Vincennes* (que estaba sirviendo de buque insignia), pasó muchas horas escuchando ansiosamente el rumor de los témpanos, chocando lúgubremente entre sí.

Sin embargo, habiendo logrado salir con bien de aquel trance, el 19 de enero contemplaban una línea de tierra extendiéndose en sentido sursureste y sudoeste, visible por encima de las islas de hielo que quedaban por delante de los buques.

Wilkes anotó: «Lo que divisábamos tendría unos 90 metros de altura y formaba una especie de anfiteatro, de grisáceas tonalidades, dividido en dos elevaciones en toda su extensión, hallándose todo asimismo cubierto por los hielos».

Esta nueva costa, probablemente la de Oates Land, junto a la zona de Ross, era la primera tierra antártica que veían. El *Peacock* y el *Vincennes* se dirigieron luego hacia el oeste, a lo largo de un cinturón de hielo, avanzando entre grandes icebergs, inspirado en los cuales Wilkes anotó unas observaciones en su diario no ausentes de fantasía.

«Algunos de los icebergs eran de espléndidas dimensiones, alcanzando hasta un tercio de milla en cuanto a su longitud, y treinta y cinco o cuarenta metros de altura. Sus paredes laterales eran perfectamente planas, como si hubiesen sido trabajadas con el cincel. En otros se observaban enormes arcos de variados matices, que conducían a profundas cavernas, por las que avanzaba el mar violentamente, produciendo distantes ruidos. Al ver a las aves entrar y salir por aquellas aberturas venían a la mente imágenes de derruidas abadías y castillos… Frecuentemente se distinguía un prominente acantilado coronado con pináculos y torrecillas de fino y gótico trazado. Un poco más lejos se divisaba de vez en cuando una hendidura, como si alguna fuerza misteriosa hubiera dividido en dos aquellas imponentes masas. Todos los sonidos de a bordo, incluso nuestras voces, se duplicaban con el eco, al chocar con los blancos y purísimos muros… Hay que imaginar una inmensa ciudad de palacios de alabastro en ruinas, de todas formas y colores, integrada también por elevados edificios, surcada por largas callejas, serpenteantes, para darse una idea de la grandeza y hermosura de aquel espectáculo».

Wilkes se hallaba inmerso todavía en este sueño, cuando el *Peacock* hacía

denodados esfuerzos por liberarse del helado cerco de los témpanos. Pero el timón resultó destrozado en una de las maniobras y la nave hubo de recoger velas a toda prisa. Luego descargó un fuerte chubasco. Por los portillos penetraba el agua en aluvión. Después el barco perdió un botalón y un pescante. El bote de proa quedó inservible… El *Peacock* quedó a merced del tiempo. Wilkes, sin embargo, no se plegó de brazos ni se entregó a la desesperación. En aquellos momentos sólo pensaba en dirigirse hacia el oeste y alcanzar, de ser posible, Enderby Land, cosa que consiguió con el *Vincennes* y el *Porpoise*, reconociendo las islas de hielo a medida que avanzaba, diciéndose que variarían de posición tan levemente que él sería capaz en cualquier instante de regresar por la misma ruta.

Wilkes estaba convencido de que si lograba penetrar en el cinturón de hielo, que permanecía sin quebrantar, al sur de los navíos —como ya había hecho más al este—, podría llegar a tierra. El 30 de enero de 1840, bajo un deslumbrante sol, avanzando todavía hacia el oeste, por «un mar tan tranquilo que un chinchorro hubiera podido deslizarse sobre él sin el menor peligro», comprendió que se le presentaba la oportunidad por él esperada.

A toda vela, los buques se deslizaron por el interior de un espeso bosque, muy brillante, de icebergs, en dirección a una bahía cerrada por rocas y hielos. La tierra se elevaba hacia el sur, extendiéndose de este a oeste, a lo largo de sesenta millas.

«Situé esta bahía —consigna Wilkes en su diario—, en los 140º y 30′ de longitud E y 66º y 45′ de latitud S. Ahora que todos se hallaban convencidos de su existencia, di a la tierra el nombre de continente Antártico». La bahía en cuestión, llamada de Piner, en honor al contramaestre de Wilkes, debía quedar en las inmediaciones de Terre Adélie.

Este primer y confiado anuncio de la existencia de un continente en aquellas regiones del globo fue seguido por una crisis en el seno de la misión exploratoria estadounidense. Las penalidades propias del viaje, las insoportables condiciones en que se vivía a bordo, la misma férrea disciplina impuesta por Wilkes, un ordenancista de la vieja escuela marinera, habían reducido a los tripulantes del *Vincennes* a un estado de extenuación que dos de los tres médicos de la nave (al tercero, Wilkes le había prohibido todo servicio) se vieron obligados a certificar, por escrito, que las enfermedades acabarían dejando tan pocos hombres disponibles que «pronto correría grave peligro la seguridad del navio y las vidas de los que viajaban en el mismo».

Los hombres solicitaron el regreso. Sólo el temor a la violenta reacción de su formidable comandante evitó el motín. Pero Wilkes se mostró firme, inquebrantable. «Era mi deber proseguir —escribió en su diario—, no renunciar a la empresa excepto en el caso de que el barco quedase inservible o se pusiera de manifiesto, de un modo u otro, que nada conseguiríamos insistiendo en nuestros intentos».

Durante el mes de febrero de 1840 el *Vincennes*, ahora solo, seguido del *Porpoise*, que se había quedado muy atrás, continuó avanzando lentamente hacia el oeste, sin apartarse mucho de la costa. Sus tripulantes veían de vez en cuando la tierra

que se extendía más allá de los blancos acantilados, en dirección al sur.

Se llevó a cabo un desembarco en una de las islas, para efectuar observaciones magnéticas y recoger algunos minerales. El desembarco en la costa fue imposible. Wilkes había pasado al oeste de la Sabrina Land de Balleny, en los 106º y 40′ de longitud E, en las proximidades de la costa de Knox.

Pero hasta Wilkes había renunciado ya a la esperanza de llegar a Enderby Land. Mucho menos esperaba enlazar con la ruta hacia el este seguida por Biscoe. Se acercaba el invierno. No podía poner en peligro a sus buques teniendo aún bastante quehacer en el Pacífico. De otro lado, este último trabajo era más importante, de acuerdo con el parecer de la Armada. Entonces decidió dirigirse al norte.

«Pocas veces he visto —escribió Wilkes— unos rostros más alegres que los de mis tripulantes cuando les anuncié el regreso».

El 11 de marzo Wilkes se hallaba de regreso en el puerto de Sydney, llegando así al final de un turbulento pero notable viaje, en el curso del cual había explorado y registrado en sus mapas, contra vientos y mareas, si bien con frecuentes interrupciones, mil quinientas millas de costa antártica.

Los restantes buques de la flotilla de Wilkes contribuyeron poco a aquellos descubrimientos. El *Peacock* luchó denodadamente, hasta verse a salvo. Pero el *Porpoise* se vio afectado por un incidente que vale la pena recordar porque presenta por segunda vez en este relato la primera expedición francesa al Antártico, mandada por el capitán Dumont d'Urville.

En los últimos días del mes de enero de 1840, el bergantín *Porpoise* se deslizaba frente a King George V Land cuando su capitán, el teniente Ringgold, divisó dos buques por la proa que avanzaban hacia el norte. El oficial izó sus colores, intentando atajarlos. Pensó que quizá fueran las naves de la rumoreada expedición británica, a las órdenes del capitán James Clark Ross.

Estaba «preparándose para vitorear en unión de sus hombres al descubridor del Polo Norte Magnético», escribió Ringgold, cuando advirtió con gran sorpresa que en aquellos buques eran izados los colores franceses, continuando su navegación «sin corresponder a nuestra expectación con los saludos habituales en tales casos».

Wilkes, al enterarse de aquel incidente, del cual Dumont d'Urville da una versión diferente, manifestó: «Tal hecho no puede sino causar sorpresa, sobre todo procediendo de un oficial francés. No en balde ésos son famosos por su distinción y cortesía».

Aunque en posteriores expediciones se logró probar que algunas de las alegaciones de Wilkes, respecto a haber avistado tierra en determinados momentos, eran completamente infundadas, el viaje de la misión estadounidense fue, considerando la calidad de los buques empleados y el equipo, un acontecimiento extraordinario, que sirvió para ampliar los hallazgos de John Balleny a lo largo de la costa que pertenece ahora a Australia.

Con todo, a Wilkes no se le acogió como a un héroe a su regreso. Por el contrario,

inmediatamente fue arrestado. Habían acumulado sobre él una serie de acusaciones nacidas de las riñas y gestos de descontento con que había tenido que enfrentarse durante el viaje. Le acusaban de haberse excedido en sus atribuciones, de haber sido rígido por demás con sus subordinados, de falsedad, de usar un uniforme de capitán cuando sólo era teniente…

No quedó más que un cargo de aquellos en pie, el referente al «castigo ilegal de los subordinados». Pero ésta fue únicamente la primera de las desgracias que asediaron al jefe de la expedición estadounidense.

Durante la guerra civil, mientras mandaba el buque *San Jacinto*, en aguas africanas, detuvo a dos comisionados de la confederación, Mason y Slidell, que se dirigían a Inglaterra, simpatizante entonces de aquélla.

Al principio fue considerado un héroe nacional. Pero el Gobierno inglés intervino, consiguiendo que su acto fuese desautorizado. Este incidente resultó uno entre tantos como tuvieron por escenario el mar, los cuales llevaron a Inglaterra y a los Estados Unidos al borde de la guerra. Al final, después de haber sido juzgado por un tribunal militar, acusado de insubordinación ante una persona de la categoría de Gideon Welles, secretario de la Armada, se decretó su cese en el servicio activo, con objeto de que se dedicara a trabajar en la publicación de los resultados de sus exploraciones. A tal tarea, digna de consideración, dedicó el resto de su tormentosa vida.

No es justo dejar de reconocer la devoción y perseverancia de Wilkes en aquella fase culminante de la misión exploradora estadounidense. En agosto de 1842 fue promulgada una ley concediendo fondos para la publicación limitada de los trabajos científicos desarrollados por los expedicionarios, con la condición de que intervinieran en aquélla, exclusivamente, eruditos americanos. Quedaba, pues, excluida la colaboración de los europeos.

Pero Wilkes no pensaba en limitaciones de ningún género. Desde hacía mucho tiempo estaba obsesionado por la idea de que la administración «Whig», que había ejercido el poder desde su regreso, pretendía silenciar o reducir la importancia de su labor, por lo que se inclinó a considerar aquélla una humillante propuesta.

Por espacio de treinta años, hasta después de la guerra civil, reclamó fondos para lograr la publicación de nuevos y suntuosos volúmenes. Por último, el Senado, que ya tenía recuerdos bastante desagradables que databan de los primeros días de la expedición, se cansó de aquel incesante bombardeo. «Que arroje la obra al Potomac; es lo mejor que se puede hacer», manifestó el senador Toombs, de Georgia, en el curso de un debate. Pero quizá sea el comentario del senador Simon Cameron, en el transcurso del debate de 1861, el que resuma más exactamente los sentimientos oficiales acerca de la expedición exploradora de los Estados Unidos. «Yo estoy cansado de todo esto que por aquí llaman ciencia», declaró.

Sin embargo, Wilkes, empleando la misma tenacidad de que hiciera gala en su viaje por el Antártico, continuó adelante.

A un amigo le escribió, tras todos aquellos episodios: «Ahora es cuando comienzo

a sentirme orgulloso de nuestra obra y creo que todos los americanos pensarán pronto igual que yo. Y así, ciertos pueblos del otro lado del Atlántico advertirán que estamos en condiciones de competir con ellos en muchos aspectos, pese a la interminable serie de dificultades que hemos tenido que afrontar».

Los ingratos recuerdos de tantos incidentes surgidos con anterioridad y posterioridad a la organización de la expedición exploradora de los Estados Unidos, hicieron que el Gobierno de este país se apartara de las empresas enfocadas a la exploración polar durante más de un cuarto de siglo.

La mayoría de sus compatriotas han visto en Wilkes un auténtico héroe nacional, otro Colón, el descubridor de un mundo nuevo.

Los libros de Charles Wilkes alcanzaron una gran difusión. La juventud les prestó una atención preferente. Y Mark Twain cuenta en su autobiografía que, siendo él un muchacho todavía, viviendo en el Mississippi, Wilkes era entonces tan famoso como Theodore Roosevelt en los últimos tiempos.

XII

EUROPA REANUDA LA EXPLORACIÓN EN EL ANTÁRTICO

Mientras Jeremiah Reynolds, de Ohio, solicitaba del público y el Gobierno de los Estados Unidos que fuera organizado un viaje de exploración, un poderoso movimiento tomaba incremento en Inglaterra, tendente a la reanudación de las exploraciones en el Antártico a escala nacional, comparable a las grandes empresas realizadas por la Armada británica e impulsadas por John Barrow. No figuraba como objetivo tan sólo el del descubrimiento geográfico, sino también el del incremento de la investigación magnética, más importante incluso.

Desde el punto de vista de la navegación, el estudio del magnetismo constituía uno de los problemas más apremiantes de carácter científico en la primera mitad del siglo XIX, porque éste representaba el comienzo de una nueva era marítima, la era del hierro y el vapor, de la velocidad y de la expansión oceánica.

En aquellas nuevas condiciones la navegación exacta, implicando una mejor comprensión del fenómeno magnético, resultaba esencial. En Inglaterra, en el año 1830 y siguientes, habían sido conseguidos notables avances en esta rama de la Ciencia, principalmente durante los viajes de exploración en el Ártico.

En 1823, el capitán Sabine, de la Artillería Real, el especialista de las expediciones de Parry, había sido el primero en demostrar la correlación de las variaciones magnéticas en una carta.

En el Ártico también, Ross había descubierto el Polo Magnético en la península de Boothia.

En el Antártico, sin embargo, poco se había logrado en tal sentido. Aquí, un matemático alemán, Johann Karl Friedrich Gauss, había especificado un valioso motivo científico para incrementar la exploración. Había descubierto una fórmula con cuya aplicación él aseguraba poder deducir en cualquier momento los elementos magnéticos en uno u otro punto de la corteza terrestre. Basándose en esto, Gauss predijo (con notable exactitud) que el Polo Sur Magnético sería descubierto en el Antártico en las proximidades de los 66º de latitud S y 146º de longitud E.

De acuerdo con lo anterior, el descubrimiento del Polo Sur Magnético se convirtió en el principal objetivo de la expedición británica al Antártico en vías de organización, la primera que se iba a llevar a cabo desde los días de Cook.

El primer requerimiento público ante el Gobierno inglés, solicitando que éste financiara una expedición al Antártico para intentar descubrir el Polo Sur Magnético, fue formulado en una reunión celebrada en Dublin por la *British Association*, recién fundada. En tal asamblea figuró el capitán Sabine como una de las figuras más destacadas.

Al año siguiente esta petición se vio reforzada poderosamente por un panfleto

anónimo. Más adelante se supo que dicho panfleto había sido escrito por el capitán Washington, de la *Royal Navy*, secretario de la *Royal Geographical Society*. Dirigido al presidente de la entidad, juzgando por su contenido, se advirtió que pretendía que el asunto adquiriera resonancia en los medios más elevados y de mayor influencia del país.

Dicho panfleto, en el que en esencia se solicitaba la reanudación de las exploraciones en el Antártico, había sido sugerido, según confesión de su autor, por ciertas noticias que aseguraban que los Estados Unidos se estaban preparando para organizar una gran expedición, al mando de Charles Wilkes.

Washington preguntaba: ¿Iba Inglaterra a adoptar una actitud pasiva, permitiendo que otra nación, «en determinados aspectos, una nación rival», se llevara los laureles que con gran esfuerzo conquistaran Cook, Weddell y Biscoe?

Washington sacó a colación con aquel motivo una multitud de argumentos en apoyo de su tesis: las tradiciones de la Armada; el gran ejemplo del ruso Bellingshausen; la urgente necesidad de insistir en las investigaciones sobre el magnetismo y, finalmente, como último recurso, los beneficios comerciales derivados de la empresa.

En cuanto a la investigación magnética, el autor del panfleto insistía en que «la seguridad de nuestros buques, el valor de nuestro comercio, las vidas de muchos súbditos ingleses y extranjeros, se hallaban en peligro por el misterio que envolvía a aquel extraño poder que parece deslumbrar a nuestros eruditos».

Por lo que al comercio y a la industria se refería «los gastos del equipo necesario para descubrir un nuevo punto en que el capital y el espíritu e iniciativa de los ingleses tendrían oportunidad de emplearse», quedarían ampliamente compensados con el hallazgo de nuevas zonas de pesca y otras fuentes de abastecimiento de aceite de elefante marino.

El escrito de Washington no produjo ningún efecto dentro de la sociedad a la que pertenecía. Su presidente era ahora *sir* John Barrow, secretario del Almirantazgo, quien se hallaba inmerso como nunca en la historia de los aventureros isabelinos y planeaba otro viaje para descubrir el paso por el noroeste.

Barrow no abrigaba la menor intención de consentir que la atención de la entidad se desviara hacia las exploraciones antárticas. Pero la *British Association* apoyó con firmeza la propuesta. En las reuniones celebradas en los años 1837 y 1838, primero Sabine y luego Washington (en un escrito dirigido a la Sección Geográfica, recientemente establecida), presionaron para que fuese enviada una expedición al Antártico, proponiendo en velados términos, como ya el segundo sugiriera en su célebre folleto, que el viaje se hiciese a las órdenes de James Clark Ross, el descubridor del Polo Norte Magnético.

El progreso ahora fue evidente… En mayo de 1838, la *Royal Society*, a la que el Gobierno había proporcionado dinero suficiente para adquirir los instrumentos científicos precisos, nombró un comité para estudiar la cuestión de las estaciones

magnéticas y el viaje, en conjunto, a las regiones antárticas.

En este aspecto fueron ampliamente influidos por una carta (sugerida, según se dijo, por el capitán Sabine), que el gran geógrafo alemán barón Alexander von Humboldt había escrito a su presidente, el duque de Sussex. Aquél proponía el establecimiento de una cadena de estaciones «con la esperanza de permitir a los filósofos su acercamiento a algunas de las leyes generales por las cuales este extraordinario fenómeno se ve regulado».

El panfleto de Washington produjo un efecto más inmediato en Francia que en Inglaterra. Allí, uno de los fundadores de la Sociedad Geográfica de París, el oficial de la Armada Jules Sebastien César Dumont d'Urville, explorador, lingüista, que en el curso de una polifacética carrera había rescatado para la posteridad la Venus de Milo, estaba preparando una expedición etnológica a las islas del Pacífico, una zona por la que sentía preferencias.

Sus planes habían sido aprobados por el Almirantazgo francés pero al ser sometidos a Luis Felipe, el rey propuso que Dumont d'Urville realizara una expedición preliminar al Antártico, con el fin de alcanzar en el mar de Weddell un punto más al sur que el logrado por el explorador del mismo apellido, es decir, repetir el intento de Wilkes.

El rey Luis Felipe era un agudo pulsador de la opinión pública. Probablemente aquél calculó que tan azarosa empresa produciría un efecto beneficioso en su desalentado pueblo. Era posible también que el barón Von Humboldt, geógrafo de fama internacional y visitador asiduo de la corte francesa, pudiera intervenir en aquello, como ya había mediado en las discusiones acerca del Antártico en Inglaterra.

En todo caso, Dumont d'Urville se mostró al principio muy vacilante al considerar la propuesta real, si bien admitió que «al menos sería una ocasión para llevar a cabo interesantes observaciones». Entretanto, el panfleto del capitán Washington había sido enviado a la Sociedad Geográfica de París. Al leerlo, Dumont d'Urville quedó convencido, como ya lo estaban los miembros de la entidad, de que Francia debía también participar en las exploraciones del Antártico y en el progreso de la investigación magnética.

Para Dumont d'Urville, como para James Clark Ross, estos estudios constituían el objetivo principal. «Quedaba por hacer un descubrimiento trascendental —escribió ocupándose del viaje de sus dos buques, el *Astrolabe* y el *Zélée*—, la posición del Polo Magnético, de tanta importancia con respecto al gran problema relacionado con las leyes del magnetismo terrestre. Desde un principio deseé orientar mis buques hacia dicho fin».

Su entusiasmo por aquel asunto, sin embargo, no encontró eco en el Gobierno francés ya que cuando los buques zarparon de Tolón en los primeros días de enero de 1838, sus capitanes no tenían otras órdenes (dictadas por Luis Felipe), que las de penetrar en el mar de Weddell lo más al sur posible, para mayor gloria de Francia.

En tal intento Dumont d'Urville (cuyos dos barcos eran tan inadecuados para el

servicio en el Antártico como lo habían sido los de Wilkes) no tuvo suerte. Islas y canales señalados por los cazadores de focas fueron descubiertos de nuevo, registrados con precisión en los mapas y bautizados por segunda vez: Luis Felipe, el canal de Orléans, la isla del señor de Joinville… En honor al teniente Edward Bransfield fue bautizado un monte con su nombre.

Pero el mar de Weddell se presentó impenetrable. A los franceses les ocurrió lo que a Wilkes. Una masa de hielos se extendía hacia el norte, hasta donde alcanzaba la vista. Se hicieron observaciones sobre la formación y movimiento del hielo, de acuerdo con las instrucciones de la academia de Ciencias de París. El joven M. Goupil, el artista, quien había de morir en el transcurso del viaje, hizo unos delicados dibujos, reproduciendo los icebergs que pasaban por las cercanías, con sus diversas formas. Seguidamente, el *Astrolabe* y el *Zélée* se retiraron de allí.

Después de permanecer un año en el Pacífico llevando a cabo trabajos etnológicos, Dumont d'Urville regresó al Antártico en las primeras semanas de 1840 para intentar, por iniciativa propia, exclusivamente, el descubrimiento del Polo Sur Magnético. Su plan consistía en ir al sur todo lo más lejos que pudiera, entre los 120º y 160º E, conforme a las predicciones de Johann Gauss.

El 19 de enero avistó tierra. Contempló algo muy semejante a lo descrito por Bellingshausen, Biscoe y Wilkes: un panorama de hielo y nieve que comenzaba por unos elevados acantilados, formando así una fachada de columnatas prolongada de este a oeste, quebrada aquí y allí por profundos huecos que correspondían a las masas de icebergs desgajadas. A este desolado paisaje, azotado por vientos terriblemente fuertes, Dumont d'Urville le dio el nombre de «Terre Adélie», en honor «a la fiel compañera que por tres veces ha accedido dolorosamente a separarse de mí para que yo lograra hacer realidad mis planes de exploración en aquellos remotos parajes».

A la tierra así denominada no podían acercarse los buques a causa de los témpanos de hielo que rodeaban la costa. Pero había una gran cantidad de rocosas islitas cubiertas de nieve, accesibles, y en una de ellas desembarcó Dumont d'Urville, utilizando uno de los botes del *Astrolabe*. Esto se realizó en medio de la mayor alegría. Dando gritos, los marineros, armados con pequeñas hachas y martillos, saltaron a tierra, espantando a los pingüinos que encontraban al paso. Luego fue izada la bandera tricolor. «Siguiendo la antigua costumbre, fielmente conservada por los ingleses —cuenta Dumont d'Urville—, tomamos posesión de la isla en nombre de Francia, así como de las costas adyacentes… Nuestro entusiasmo y alegría eran tan grandes que nos pareció que acabábamos de añadir una provincia a nuestro país mediante un acto de conquista totalmente pacífico… Nos sentíamos, por lo tanto, como si estuviéramos pisando suelo francés…».

A continuación, el *Astrolabe* y el *Zélée* se desplazaron hacia el este, en dirección al Polo Sur Magnético, de acuerdo con lo que sus brújulas marcaban. Hallábanse en los 65º S y 135º E cuando de entre la niebla vieron surgir, corriendo hacia ellos, un extraño buque, por sus líneas y gallardete un barco de guerra americano.

Era el *Porpoise*, perteneciente a la flotilla de Wilkes. Desplazábase con rapidez y los buques franceses, temiendo que pudiera pasarles, desplegaron todas sus velas.

Ahora podemos comparar la versión que de este incidente internacional en aguas del Antártico da Dumont d'Urville con la facilitada por Wilkes. Conforme a lo manifestado por el primero, el buque americano se alejó inmediatamente en dirección al sur, desapareciendo. «No tenía objeto —declaró Dumont d'Urville después— que mantuviéramos en secreto los resultados de nuestras operaciones y descubrimientos, logrados a fuerza de penalidades. Además, había quedado ya muy atrás la época en que los navegantes, impulsados por los intereses comerciales, creíanse obligados a ocultar cuidadosamente sus rutas y hallazgos, al objeto de evitar la competencia de las naciones rivales».

Dumont d'Urville cambió de rumbo ahora, dirigiéndose hacia el sudoeste. Nada más monótono que el panorama que contempló entonces. El muro de hielo, como en Terre Adélie, parecía no tener fin, elevándose a unos treinta metros o más sobre el nivel del mar. A aquella costa la bautizó con el nombre de Côte Clarie, en honor a la esposa del capitán Jacquinot, que mandaba el *Zélée*. Que su existencia fuera confirmada posteriormente significa un tributo a la alta precisión de las observaciones y mapas de aquel gran explorador francés.

La exacta naturaleza de esta costa promovió enconadas discusiones a bordo de los dos buques. Algunos sostenían, como John Biscoe, que «se trataba de una vasta masa de hielo, independiente de toda tierra». Otros, incluyendo al propio Dumont d'Urville, argumentaban más atinadamente que aquel formidable cinturón «era en fin de cuentas una cubierta, una corteza que cubría una sólida base de firmes rocas o serie de esparcidos bajos, abrazando la tierra».

En Inglaterra, mientras tanto, las discusiones acerca de la renovación de las exploraciones en el Antártico pasaban a un primer plano de atención en el transcurso de una reunión celebrada por la *British Association* en Newcastle, en el verano de 1838. En medio del mayor entusiasmo fue aprobada una moción recomendando al Gobierno el envío de una expedición al Antártico, con el fin de realizar investigaciones magnéticas entre los meridianos de Nueva Holanda (Australia) y cabo de Hornos.

Lord Melbourne, el primer ministro, acogió con agrado la idea. La *Royal Society*, eficaz veladora siempre, emitió un dictamen favorable. El Parlamento votó los fondos necesarios para la empresa. El capitán Sabine y el capitán Washington, secretario de la Sociedad Geográfica, unieron sus fuerzas para lograr que el jefe de la expedición fuera James Clark Ross, el descubridor del Polo Norte Magnético.

Por la concentración exclusiva de todos los objetivos en el Antártico, la dilatada experiencia de su jefe y la calidad de los buques y el equipo, la expedición británica poseía aquellas ventajas echadas tan de menos en los viajes realizados por franceses y americanos.

Ross, un escocés decidido y ambicioso, era el más indicado entre todos los

oficiales de la Armada para supervisar los diferentes aspectos, navales y científicos, de la expedición.

Los buques, el *Erebus* y el *Terror*, eran de tres palos, desprovistos de máquinas, «de robusta construcción y con amplias bodegas», perteneciendo a un tipo cuyo valor para la navegación entre hielos había sido bien probado ya en el Ártico. Poseían dobles cubiertas. Los cascos habían sido forrados con planchas de cobre. Tenían compartimientos estancos, reforzados con macizas vigas de madera.

Ross mandaba el *Erebus*, de 370 toneladas. El capitán Francis Moira Crozier, compañero de Ross en sus viajes al Ártico y anteriormente de Parry en su expedición al Polo Norte, tenía a sus órdenes el *Terror*, de 340 toneladas.

Aquella iba a ser una expedición puramente militar. Entre los viajeros no figuró, pues, ningún hombre de ciencia que no perteneciese a la Armada. Los médicos, sin embargo —McCormick, Robertson, Lyall, Joseph Hooker, hijo del eminente botánico, *sir* W. J. Hooker—, eran en realidad paisanos, que se habían ofrecido para realizar trabajos de investigación en las ramas de la Zoología, Geología e Historia Natural, en relación con los cuales, indudablemente, disfrutarían de excelentes oportunidades.

Las instrucciones transmitidas a Ross por el Almirantazgo en el mes de septiembre de 1839 eran sumamente amplias. Para asegurar la máxima coordinación de las observaciones magnéticas simultáneas fueron instaladas, antes que nada, estaciones en puntos tan distantes entre sí como St. Helena, el cabo de Buena Esperanza, Hobart y Sydney. Y de ser completados todos los preparativos por el mes de febrero, Ross avanzaría hacia el sur, hasta donde le permitieran los hielos «para examinar aquellos lugares donde se había señalado la existencia de tierra…». Las principales exploraciones en el Antártico comenzarían en el verano siguiente. Su objetivo sería el descubrimiento del Polo Sur Magnético. Esto, especificó el Almirantazgo, «constituiría uno de los éxitos más notables de la expedición».

Tal era el plan para el verano de 1841 en el Antártico. El programa para 1842 tenía aún mayor alcance y sería, por lo tanto, montado a escala superior. «Pasado el invierno —se le dijo a Ross—, reanudaréis las exploraciones en los mares antárticos, en la más alta latitud que podáis alcanzar. Luego, avanzando hacia el este desde el punto al cual llegarais el año anterior, buscaréis nuevos sitios en los que habréis de instalar vuestro observatorio desde el Polo».

Por todas partes habrían de ser registrados en los mapas los detalles más sobresalientes de la nueva costa. Habría que comprobar la situación exacta de Graham Land y Enderby Land, llevándose a cabo una serie de tareas de índole científica referentes a Meteorología, Geodesia, Oceanografía, Astronomía, Geología y Botánica, de acuerdo con las escrupulosas normas facilitadas a Ross por la *Royal Society*.

En septiembre de 1839, dieciocho meses después de que Dumont d’Urville abandonara Tolón para dirigirse al Antártico, el *Erebus* y el *Terror* zarpaban de

Margate Roads para iniciar la expedición a dicha zona más importante del siglo XIX.

Llegaron a Hobart y Tasmania en agosto de 1840, después de establecer numerosas estaciones magnéticas en el camino, realizando sondeos en el Atlántico Sur a gran profundidad. El gobernador de Van Diemen's Land (Tasmania) era *sir* John Franklin, el veterano del Ártico, y los buques de Ross fueron saludados con el mayor entusiasmo. Celebráronse bailes y banquetes, reuniones especiales en el local de la Sociedad de Historia Natural de Tasmania y excursiones, organizadas por la enérgica esposa del gobernador, quien, con el tiempo, en el curso de la historia polar conquistaría trágica fama.

De todos aquellos acontecimientos sociales el frágil doctor Hooker extraería diariamente, con dificultad, el tiempo indispensable para proseguir sus estudios de Historia Natural. Pero la multitud de diversiones no hizo que el principal objetivo de la expedición, la Ciencia, fuese postergado. El observatorio magnético se vio terminado en un tiempo «record». *Sir* John Franklin, al tanto de los últimos avances en el campo del magnetismo terrestre, experimentó con ello una gran satisfacción.

Para Ross, no obstante, la agradable estancia en Tasmania quedó ensombrecida por ciertas noticias inquietantes. Habíase enterado de que el francés Dumont d'Urville y el americano Wilkes habían estado explorando la región donde, de acuerdo con las manifestaciones de Gauss, debía encontrarse el Polo Sur Magnético. A oídos de Ross habían llegado algunas críticas, censurando el secreto que rodeaba las actividades de la misión exploradora de los Estados Unidos. Wilkes, con todo, se mostró generoso con su información, más de lo que Ross pensara, llegando a unir a otros valiosos datos un esbozo de su carta. Ésta sirvió para confirmar los presentimientos del inglés.

La reacción de Ross ante aquellos acontecimientos fue inmediata, inspirada en la orgullosa idea de que la Navy había sido desde la guerra el poder supremo en los mares del Globo. «Que los jefes de aquellas grandes empresas hubieran escogido para avanzar hacia el sur, el mismo punto hacia el cual iban a confluir nuestros esfuerzos por el tiempo en que preparábamos la expedición, me sorprendió enormemente… Ellos tenían, sin embargo, un indiscutible derecho a seleccionar la región que estimaran oportuna sin detenerse a considerar la embarazosa situación en que podían colocarme por su conducta. Afortunadamente, en las instrucciones que se me habían dado, yo disfrutaba de un margen de iniciativa a desarrollar al enfrentarme con circunstancias imprevistas. Convencido de que Inglaterra había marchado siempre en cabeza en lo tocante a los descubrimientos geográficos, lo mismo en las regiones septentrionales que meridionales, me dije que esta destacada posición no se avendría bien con nuestra actitud de resignarnos a seguir los pasos de otras expediciones. Consecuentemente, decidí evitar toda interferencia con los descubrimientos posibles realizados por aquéllas, eligiendo un meridiano más oriental (170º E) para penetrar hacia el sur y alcanzar el Polo Magnético».

Fue ésta una decisión trascendental, de largo alcance, que iba a conducir a

descubrimientos más notables y extensos que cualquiera de los realizados hasta entonces en el Antártico y por tanto a las primeras exploraciones terrestres del continente, efectuadas por Scott, Shackleton y Amundsen en los principios del siglo XX.

El *Erebus* y el *Terror* zarparon de Hobart el 12 de noviembre de 1840 y el 30 de diciembre cruzaban en los 64º S y 10º E, la ruta de Bellingshausen. Hasta ese momento sólo habían hallado algunos témpanos de hielo sueltos, apartados a una banda y otra de las naves por sus proas. Pero a los navíos de Ross, especialmente reforzados, les aguardaba todavía la gran prueba: el cinturón de compactos hielos que había supuesto una barrera insalvable para los buques de las expediciones precedentes.

Por fin la vieron ante ellos, blanca, inmóvil, amenazadora, en una extensión de un centenar de millas. Ross había pasado horas de tremenda ansiedad. Esperaba enfrentarse con condiciones favorables por lo que al tiempo respectaba. Pero confiaba en el forro metálico de los cascos y las gigantescas vigas que reforzaban el interior del *Erebus* y el *Terror*.

Decidió entonces probar suerte… Al principio, como si se tratara de una solemne advertencia, se vio contenido por una fuerte marejada, la niebla y chubascos de nieve que formaron una especie de cortina ante los buques.

En la mañana del 5 de enero, uno junto al otro, a toda vela, el *Erebus* y el *Terror* iniciaron el ataque. Sus capitanes, al mirar a popa, observaron que la zona del mar despejada desaparecía gradualmente. Se hallaban rodeados por todos lados de hielos.

Descubrieron enormemente sorprendidos que aquella masa no resultaba tan impenetrable como supusieran. Las colisiones incidentales con los flotantes témpanos repercutían en los cascos. Pero en fin de cuentas, avanzaban firmemente aunque la progresión era lenta. Las masas de hielo ejercían una presión apreciable en las amuras. A los pocos días vieron que el firmamento ante ellos se oscurecía, segura señal de que se hallaban ante el mar abierto. Momentáneamente, los hielos se tornaron más densos y su desplazamiento cobró un ritmo insoportablemente lento. A los cuatro días, sin embargo, habían salvado aquel obstáculo.

Esta conquista del cinturón de hielo —una proeza que, según Ross pensaba, ni Wilkes ni Dumont d’Urville habrían realizado—, fue un triunfo de los expedicionarios ingleses. Entretanto, la creciente inclinación de las agujas magnéticas demostraba que se estaban acercando al principal objetivo de la expedición: el Polo Sur Magnético.

Del oficial encargado de la vigilancia llegaron entonces sorprendentes nuevas. Informó que se divisaba en el horizonte una deslumbrante lengua de tierra, de un tono mucho más pálido del advertido por Ross y sus compañeros en las expediciones emprendidas en el Ártico, cuando iban en busca del paso al noroeste. Por último, el 10 de enero de 1841, cuando menos lo esperaban vieron claramente la tierra, irguiéndose en forma de enormes picos cubiertos de nieve a un centenar de millas de

distancia.

Este descubrimiento resultó tan inesperado como desconcertante. Ross, al negarse de plano a seguir las estelas de otros buques extranjeros, escogiendo otro curso hacia el este, a lo largo del paralelo 170 de latitud, debía de haber sabido que aquél le llevaría al este precisamente de la región en que Gauss suponía que se encontraría el Polo Sur Magnético.

¿Había tomado él su decisión hallándose exasperado, pensando en sacrificar la Ciencia a los intereses del prestigio nacional? ¿O habíase propuesto últimamente virar hacia el oeste de nuevo, avanzando por mares que Balleny encontrara libres de hielos y tierras, en dirección al objetivo original? Pensara lo que pensara, la situación ahora parecía forzar su mano. No sólo estaba al este de la región de Gauss sino también al sur. Ante su proa surgía la tierra… Unicamente si ésta resultaba pertenecer a una serie de islas, alrededor de las cuales pudiera más tarde seguir su camino hacia el oeste, podría esperar regresar a la anunciada región del Polo Magnético.

Si aquellas tierras a las que el *Erebus* y el *Terror* se acercaban eran islas, veíase que estaban más majestuosamente cortadas que cualesquiera otras del Antártico. Sus grandes montañas, profundos valles y ondulantes ríos de nieve eran de una austera y virginal belleza. Los tripulantes de los dos buques, ante la progresiva revelación de aquel silencioso paisaje, jamás contemplado por los ojos del hombre, pensaron estar cruzando el umbral de un mundo nuevo, por descubrir aún.

«Era aquella una hermosa tarde —escribió Ross—. Gozábamos de una visión encantadora. Las importantes filas de montañas cuyos grandes picos se hallaban cubiertos de nieves perpetuas, se elevaban hasta doscientos y trescientos metros sobre el nivel del mar. Los glaciares que llenaban los valles intermedios, los cuales descendían de las cúspides montañosas, se adentraban varias millas en el mar en algunos sitios, terminando en forma de acantilados de perpendiculares paredes».

«En otros puntos asomaban las rocas, desgarrando con sus aristas la capa de hielo, lo cual nos hizo ver la auténtica naturaleza, el núcleo de lo que en una primera impresión parecía un enorme iceberg».

Ross fue dando nombres a los accidentes más destacados conforme iba distinguiéndolos. El del teniente coronel Sabine sirvió para bautizar una alta montaña; el del vizconde de Adare se aplicó al cabo más septentrional. (Aquél era miembro del Parlamento por Glamoranshire). A petición de Crozier se bautizó el más meridional con el nombre de su entrañable amigo, ya fallecido, el marqués de Downshire. Otro recibió el de *sir* John Barrow, *Baronet*, «el padre de los modernos descubrimientos en el Ártico, gracias al cual, y por efecto de su energía y celo, tanto se han incrementado nuestros conocimientos geográficos en las remotas regiones. Confiemos en vivir el tiempo suficiente para ver realizado su objetivo predilecto: el descubrimiento de un paso al noroeste, que por el estrecho de Barrow conduzca al océano Pacífico».

Frente a cabo Adare, Ross tomó una decisión de la máxima importancia para el

futuro de los descubrimientos en el Antártico. El Polo Sur Magnético, calculó, quedaba a unas 500 millas, al sudoeste, en la latitud 76º S 145º 20′ E. ¿Seguiría ahora la nueva costa hacia el sur, con la esperanza de encontrar un canal que condujera por el oeste hasta el Polo Magnético? ¿O giraría hacia occidente, enseguida, en dirección a los acantilados de hielo descubiertos por Wilkes y Dumont d'Urville, esto es, a lo largo de la costa septentrional de Victoria Land y más allá? Quizá diera con un canal que le permitiera alcanzar, a modo de atajo, el Polo Magnético desde aquella dirección. De sus reflexiones se deduce que Ross no pensaba en la masa continua de tierra que implicaba la idea del continente. Su anterior experiencia polar se centraba en el Ártico, lleno de montañosas islas e infinitos canales, los que pensó que algún día le llevarían al del paso al noroeste buscado. Aquí también su atención se concentraba exclusivamente en las islas y canales, en un paso, en definitiva, que en dirección al sur o al oeste había de llevarle al Polo Magnético profetizado por Gauss.

De los dos, el camino del oeste, hacia la región de los descubrimientos americanos y franceses, era el que menos esperanzas de éxito ofrecía. Los acantilados de hielo vistos por Wilkes, Dumont d'Urville y Balleny podían cubrir una gran distancia. Además, resultaba extraordinariamente difícil aproximarse a ellos, a causa del cinturón de hielo.

Por consiguiente, Ross decidió seguir la línea de la nueva costa hacia el sur. Procedió así «porque de esa manera existía la posibilidad de ampliar nuestras investigaciones en otras latitudes, aparte de ofrecer una oportunidad más favorable para intentar alcanzar uno de los objetivos principales del viaje».

«Estábamos disgustados —añadió Ross—, por no haber llegado al Polo Magnético ya… Ahora bien, aquellas montañas que habíamos encontrado en nuestro camino asignaban a Inglaterra el honor de ser la descubridora de las tierras más meridionales, "record" noblemente conquistado por el intrépido Bellingshausen y retenido por Rusia durante más de veinte años».

Lentamente, con sus cubiertas y palos atestados de hombres, el *Erebus* y el *Terror* iniciaron su navegación hacia el sur. Constantemente aparecían ante los ojos de los tripulantes nuevas montañas y otros deslumbrantes glaciares curvándose majestuosamente, terminando en gigantescas lenguas que se adentraban en el mar. De aquella tierra fría y sin vida no llegaba a sus oídos ningún sonido; solamente el persistente rumor de la marejada lamiendo en sus bases aquellas escolleras de hielo que impedían el acceso a la costa. Había vida, sin embargo, pero en el mar… Y a la vista de las ballenas, Ross pensó en la riqueza que aguardaba a los emprendedores comerciantes de Inglaterra. De las más profundas aguas, por añadidura, los biólogos extraían a cada momento nuevos seres marinos, valiéndose de una «draga» especial. Muchos de aquéllos se asemejaban a otros encontrados en los mares del Ártico.

Ross continuó adjudicando nombres a los accidentes del paisaje que contemplaba, picos, promontorios y glaciares, en general, aquéllos, pertenecientes a personas estrechamente asociadas con la expedición. Dos cordilleras fueron denominadas con

los apellidos de los miembros que formaran los comités de la *Royal Society* y la *British Association*. El monte Melbourne fue llamado así en honor al Primer Ministro. Otro cabo situado al sur del Melbourne había de llamarse del capitán Washington, de la Armada Real, «eficiente secretario de la *Royal Geographical Society*».

Para que la Corona británica pudiera adjudicarse el derecho de propiedad sobre aquellas tierras era preciso efectuar un desembarco. La costa del continente era inaccesible, ya que ninguna embarcación menor hubiera podido penetrar salvando sus macizas y heladas defensas. Por lo tanto, se realizó aquél en un rocoso islote, la isla de la Posesión, teniendo que vencer los inconvenientes de la fuerte marejada, que arrastraba una gran cantidad de flotantes témpanos por el canal que separaba el peñón de la tierra firme.

Allí, en aquella desolada avanzadilla del nuevo mundo, recién descubierto, tuvo lugar el 12 de enero de 1841 «la ceremonia de la toma de posesión en nombre de nuestra muy graciosa soberana la reina Victoria». Nueva Zelanda habría de proclamar más adelante su soberanía sobre Victoria Land y la zona marítima de Ross. Éste describe en su diario las cordiales expansiones posteriores al acto, los entusiastas gritos de sus oficiales y marineros, los brindis en honor de la Reina y el príncipe Alberto. Para la joven Reina, declaró el doctor Hooker, aquella grande aunque inexplorada tierra «sería seguramente la más blanca sino la más brillante joya de su Corona».

El 22 de enero de 1841 los dos buques se encontraban en la latitud 74º 20′ S, esto es, en un punto situado más al sur que el alcanzado por James Weddell en el otro lado del continente. Se realizó otro desembarco en un islote que Ross llamó de *sir* John Franklin. Poco después, en el transcurso de un día claro y frío, de chispeante brillantez, todos vieron a lo lejos, muy al sur, el monte Erebus y el monte Terror.

El doctor Hooker, en una carta dirigida a su padre, describe la primera visión de aquellas montañas del Antártico, familiares e impresionantes hitos para muchas expediciones exploradoras que viajaran por la región desde los tiempos de Borchgrevink y Scott hasta la reciente expedición Trans-Antártica de la *Commonwealth*.

El monte Erebus era entonces un volcán en actividad, que expulsaba densos humos y llamaradas por el cráter. «El agua y el firmamento —escribió Hooker—, eran de un tono intensamente azul, más vivo que el que he tenido ocasión de contemplar en los trópicos. La costa, saturada de hermosos picos coronados de nieves, reflejaba los más brillantes matices del oro y el escarlata cuando el Sol se aproximaba a la línea del horizonte. La oscura nube de humo salía del volcán entre llamas, formando una recta columna, que por un lado aparecía negra como el azabache y por el otro presentaba reflejos polícromos. En ocasiones una repentina brisa le hacía dibujar un ángulo recto, extendiéndose en el aire muchas millas.

»La vista era de lo más impresionante que uno imaginarse pueda. Aquélla nos

hacía caer en la cuenta de que acabábamos de adentrarnos en regiones juzgadas hasta entonces impenetrables, produciéndonos un sentimiento de terror la consideración de nuestra insignificancia y desvalimiento, llevándonos esto a pensar en la grandeza del Creador y en las maravillas que salían de sus manos».

Aquella, en verdad, era una visión inolvidable. En ocasiones, la columna de humo del monte Erebus parecía alcanzar 450 o 500 metros desde el borde del cráter. Luego se fundía, a lo lejos, con la niebla, dispersándose gradualmente. A veces el cráter se distinguía claramente. No era más que un negro e irregular anillo relleno de llamas escarlatas.

Ross no perdía tiempo. Ya entonces andaba planeando su siguiente movimiento hacia el Polo Sur Magnético, el cual quedaba, a más de doscientas cincuenta millas de distancia. Confiaba en poder llegar al sur de la isla en que se encontraban aquellas montañas —High Island, ahora denominada Ross Island—, dirigiéndose luego al oeste y al norte, cruzando lo que a su juicio era un archipiélago del tipo de los que viera en el Ártico, rumbo a las inmediaciones del Polo Magnético.

Una vez más sufrió un desengaño. Cuando sus buques pusieron rumbo al sur, Ross vio que desde High Island hasta donde sus ojos podían alcanzar se extendía una larga y blanca línea.

Presentaba ésta «un extraordinario aspecto —nos dice—. Conforme nos acercábamos parecía aumentar de altura, demostrando ser al fin un acantilado de hielo de verticales paredes, que se elevaba sobre el nivel del mar unos cuarenta y cinco o cincuenta metros, siendo perfectamente llano en la cumbre, y no presentaba fisuras ni promontorios en la cara que daba al mar».

Ross no logró ver lo que quedaba inmediatamente al sur de aquella gigantesca barrera de flotantes hielos debido a que la parte superior de la misma se elevaba por encima de los palos más altos de sus naves.

Pero, muy a lo lejos, los expedicionarios acertaron a distinguir los difuminados contornos de unos picos montañosos. Y eso fue todo… Eso y la interminable línea de la barrera, la *Victoria Barrier*, como la llamó Ross. (Hoy se la conoce por el nombre de la Ross ice Shell).

En cuanto a la posibilidad de hallar un camino por allí, de acuerdo con el plan de Ross, éste manifiesta: «Teníamos las mismas probabilidades de éxito que si hubiéramos intentado deslizamos a través de los acantilados de Dover».

No había que pensar en pasar los meses de invierno en aquel lugar pues no se veía por la zona en que se encontraban ningún refugio seguro. Tampoco era posible intentar un desembarco y efectuar un desplazamiento por tierra. Ross había pensado en la eventualidad de alcanzar así el Polo Magnético. No pudo hacer otra cosa que «inclinarse ante la voluntad de Dios, que había señalado los límites de nuestras exploraciones». Finalmente, decidió seguir la barrera en sentido este, con la esperanza de acabar descubriendo algún escondido canal o paso.

Día tras día los buques de Su Majestad *Erebus* y *Terror* prosiguieron su

navegación hacia el este, en la proximidad del muro de hielo, de vivas aristas y cavernosos huecos. El 5 de febrero llegaron al punto más alejado, situado en los 167º de longitud O. Varias jornadas después, un poco recelosos por lo avanzado de la estación, regresaron a la costa de Victoria Land, dirigiéndose al estrecho de McMurdo.

Al principio, Ross confió en hallar allí o entre ese punto y el cabo Adare, un puerto natural que pudiera utilizar para pasar el invierno, con objeto de reanudar sus exploraciones lo antes posible, a la llegada de la primavera. Pero no descubrió ninguno y el 6 de abril de 1841 Ross y sus hombres se encontraban de nuevo en el río Derwent (Tasmania). Los barcos no habían sufrido el menor daño y las tripulaciones, tras ciento cuarenta y cinco días de navegación por el Antártico, disfrutaban de la misma salud y espíritu animoso que tres meses atrás.

El suave verdor de las colinas, los colores múltiples, los perfumes de las flores, las comodidades y la hospitalidad de Tasmania resultaban enormemente agradables para los viajeros que durante tantas semanas no habían sabido más que de hielos y nieves, de elevadas montañas y violentos vientos. Para los habitantes de Hobart, Ross y sus hombres fueron los héroes de aquellas jornadas. Celebráronse banquetes y recepciones. Y también un gran baile a bordo del *Erebus*. Pero lo más notable fue la representación de un drama náutico que tuvo por escenario el *Royal Victoria Theatre*. En el Acto II se presentó «una espléndida vista de la montaña volcánica»; en el III «un gran cuadro alegórico, en el cual la Ciencia coronaba a los distinguidos navegantes capitanes Ross y Crozier, mientras Bretaña y la Fama proclamaban su resonante triunfo en el Mundo».

El segundo crucero del *Erebus* y el *Terror* comenzó en noviembre de 1841, seis meses después. Éste proporcionó a los médicos científicos excelentes oportunidades para efectuar observaciones magnéticas y de carácter botánico en Australia y Nueva Zelanda.

El objetivo de este segundo viaje era hallar la solución al «Misterio de la Gran Barrera» y Ross, de acuerdo con tal idea, se dirigió ahora hacia el Oriente, a lo largo del meridiano 146º O, esperando alcanzar la extremidad este de la Barrera (el *Ross Ice Shelf*), para desde allí proseguir, como le había sido ordenado por las instrucciones en su poder, sus exploraciones de la temporada anterior.

Pero las condiciones existentes diferían enormemente de las que hallara en 1840, por culpa de la niebla, que llegaba a impedir que los buques se vieran entre sí. A mediados de diciembre, navegando los dos juntos, al alcance de la voz humana, el *Erebus* y el *Terror* penetraron en la masa de hielos, dirigiéndose hacia el sudoeste, donde las aguas parecían más despejadas de obstáculos.

Fue aquél un tedioso avance. Efectivamente, por espacio de cuarenta y cuatro días los barcos estuvieron desplazándose de un punto a otro, pacientemente, sin descubrir más vestigio de vida que el que proporcionaban las ballenas al emerger a la superficie de las aguas para respirar. Para mayor seguridad, las naves fueron aferradas a uno y

otro lado de un gran témpano. Éste fue el escenario el día de Año Nuevo de 1842 «de un fantástico baile, de original carácter». La pieza central la constituyó «El hotel Antártico», flanqueado por un despliegue de alegóricas figuras que representaban a Baco y a la Gran Bretaña, «Los Peregrinos del Océano» y «Los Pioneros de la Ciencia». Nada hubiera podido simbolizar mejor el espíritu de la exploración polar en la época victoriana.

A mediados de enero la monotonía del viaje se quebró repentinamente, de un modo desagradable, con una fuerte corriente que hizo que las naves profundizaran en la masa de hielos. Pronto se levantó un violento viento, que parecía presagiar la tormenta clásica del Antártico.

«Poco después de la medianoche —escribió Ross—, nuestros buques se vieron en medio de un mar de fragmentos de hielo duros como el granito, que se aplastaban con tanta fuerza contra los cascos que los palos de las naves se estremecían, igual que si hubieran ido a caer de un momento a otro. Su destrucción daba la impresión de ser inevitable a juzgar por los tremendos golpes».

El timón del *Erebus* quedó inutilizado y el del *Terror* arrancado por el constante batir de los compactos témpanos, lanzados por un mar muy agitado. Mientras captaba entre los aullidos del vendaval el crujir incesante de la obra muerta, Ross, calmoso, pudo admirar «la frialdad, disciplina y resistencia» de sus marineros. Sin embargo, pensaba: «Existen pocas probabilidades de que nuestros buques logren continuar juntos». Tan frecuentes y terribles eran los ataques de los elementos naturales.

De pronto, la tormenta comenzó a perder violencia y el 19 de febrero, después de un viaje de ochocientas millas por entre los hielos, todos divisaron la barrera. Reinaba un frío muy intenso. Las cubiertas y los aparejos del *Erebus* y el *Terror* habían emblanquecido y ya se advertía —un anuncio de la inminente llegada del invierno—, cómo se formaba el hielo —una masa gelatinosa—, entre los otros témpanos.

La barrera parecía extenderse hacia el nordeste y emerger en la región oriental con una fila de montañas cubiertas de nieve. Aquello era la *King Edward VII Land*, de Scott. Pero hallándose el invierno tan cerca, Ross no disponía de tiempo para ampliar sus exploraciones. Después de una breve inspección ordenó el regreso a las islas Falkland, adonde llegaron los buques en el mes de abril de 1842.

En noviembre de dicho año, el Almirantazgo autorizó a Ross para que dedicara otro año a la exploración, el tercero y último. Esta vez ambicionaba el navegante combinar una inspección de la costa oriental de Graham Land con la realización de un intento en el que Wilkes y Dumont d’Urville habían fracasado: alcanzar un nuevo «récord» por lo que respectaba al punto más alejado hacia el sur en el mar de James Weddell.

Los hombres del *Erebus* y el *Terror* estaban convencidos de que triunfarían en su empeño. No había ni uno solo que dudara de ello. ¿No habían efectuado descubrimientos en el Antártico que superaban todos los precedentes? ¿No habían alcanzado en el mar de Ross los 78º 9′ 30″ de latitud S y los 161º 27′ de longitud O,

la más alta latitud jamás alcanzada por el hombre? En comparación con tales hechos, a los cuales podían añadir la situación aproximada aunque no la exacta localización del Polo Sur Magnético, el mar de Weddell no representaba verdaderamente un reto… Una «bonne bouche», le llamaba el doctor Hooker.

Pero no habían contado con los incontables antojos de los hielos y el tiempo en el Antártico. Aquéllos se extendían hasta el norte, casi como Wilkes o Dumont d'Urville los vieran, y de las tres temporadas que pasaran en aquellas regiones la última resultaba en cuanto al tiempo la peor.

Fue aquél un año, explicó el doctor Hooker, «de constantes temporales, nieblas y tormentas de nieve. Tanto oficiales como marineros dormían con un ojo abierto, esperando escuchar en el momento menos pensado el grito acostumbrado del vigía: "¡Un iceberg a proa!", seguido de: "¡Todo el mundo a cubierta!". Los oficiales del *Terror* me contaron que su capitán, Crozier, no llegó a pasar una sola noche en su litera durante toda la temporada. Cuando no se hallaba en cubierta estaba sentado en una silla, en su camarote. Fueron noches de "grogs" y cafés calientes. Había que estar dispuesto en todo momento, con ojos, nervios y músculos al acecho. Sólo se puso de relieve una cosa: que la ruta de Weddell se encontraba definitivamente cerrada…».

James Weddell, a bordo de un buque pesquero, carente de protección había alcanzado los 75º S en 1823. Las robustas naves de Ross, protegidas con una capa de planchas de cobre, que tan fácilmente se habían abierto paso por el mar helado que llevaba el nombre del explorador, únicamente pudieron llegar un poco más allá de los 70º S. Emprendiendo el regreso con mejor suerte que Dumont d'Urville al enfrentarse con aquellas dificultades, Ross —tras hacer algunos importantes descubrimientos en North Graham Land—, llegó a Inglaterra en el mes de septiembre de 1843.

Para sus contemporáneos, dentro de Inglaterra y en el resto del mundo, los descubrimientos realizados por James Clark Ross en el Antártico fueron los más importantes de los tiempos modernos. Esos hechos, para expresarlo con palabras del presidente de la *Royal Geographical Society*, «habían asegurado a Ross un lugar de honor entre los favorecedores de la Ciencia, elevando el prestigio de la Armada británica».

Contemplados ya con cierta perspectiva histórica puede decirse que aquéllos tuvieron una significación aún más importante. Desde el instante del regreso de Ross a Inglaterra, la atención del mundo polar se concentró en el Ártico. Pero cuando se reanudó la exploración en el Antártico, después de un paréntesis de cincuenta años, en forma de un gran renacimiento encabezado por Gran Bretaña, fue hacia el sector del mar de Ross, escenario de anteriores triunfos de la Armada británica, adonde confluyó el esfuerzo inglés.

Allí se iniciaron las primeras exploraciones terrestres del continente. Allí también, debido a que en dicha región se encontraba la ruta más accesible y breve para alcanzar el corazón de la nueva tierra, comenzó la trágica carrera para llegar al Polo Sur Geográfico.

XIII

EL CRUCERO POR EL ÁRTICO DEL *EREBUS* Y EL *TERROR*: EL MISTERIO DE LA DESAPARICIÓN DE *SIR* JOHN FRANKLIN

Tan pronto hubo regresado Ross, ahora *sir* James Clark Ross, se le ofreció el mando de otra gran expedición naval, destinada esta vez al Ártico.

Resultaba sorprendente que el Almirantazgo, que había enviado buques no hacía mucho tiempo al Antártico, estuviese dispuesto a financiar otro costoso proyecto de exploración polar.

Desde el punto de vista de aquel organismo, sin embargo, el momento era en cierto aspecto el más indicado, ya que la Armada iba a vivir un experimento decisivo, que había despertado innumerables comentarios: la introducción de la hélice.

Durante años enteros el más grave obstáculo para la utilización del vapor habían sido las enormes cajas de palas que quedaban instaladas en el centro de los navíos. La hélice no restaba al buque movilidad ni obligaba a disminuir o desplazar su artillería. ¿Dónde se encontraría un «campo de pruebas» mejor que el Ártico, con todos sus intrincados problemas de navegación entre hielos? El veterano de aquellas regiones polares, *sir* Edward Parry, que desempeñaba un importante cargo en la sección oficialmente encargada de la maquinaria a vapor, rebosaba optimismo. Tanto él como el capitán Beechey se hallaban convencidos de que el nuevo invento revolucionaría la exploración polar.

¿Qué objetivos se señalarían a la nueva expedición? El capitán Beechey, que acababa de regresar en el *Blossom* de un viaje a lo largo de la costa americana, al este del estrecho de Bering, insistía en que se llevara a cabo un intento sobre el Polo Norte, en el cual se lograría alcanzar, siguiendo la línea de un paso septentrional, una latitud «récord», comparable a la lograda por Ross en el Antártico. Pero *sir* John Barrow abrigaba otras ideas, totalmente definidas, concebidas treinta años atrás, o más, quizá. Su máximo interés se concentraba en encontrar el paso al noroeste.

Durante los últimos treinta años las investigaciones se habían concentrado principalmente en dos direcciones: oeste y sur, desde el estrecho de Barrow. La primera ofrecía escasos alicientes. Parry, el principal consejero técnico del Almirantazgo en cuestiones polares, no había olvidado nunca la maciza barrera de hielo con que se habían enfrentado sus buques, resueltamente, sí, pero sin ningún resultado positivo. En cambio, al sur y al oeste del estrecho de Barrow y Lancaster Sound las perspectivas eran más esperanzadoras. Allí, a través de setenta mil millas cuadradas, un espacio todavía sin explorar, se encontraba la más corta extensión de tierra o mar entre las extremidades de las zonas que habían sido descubiertas. Barrow y Parry decidieron que aquél sería el sentido en que se desplazaría la nueva expedición.

En diciembre de 1844, Barrow expuso sus planes a lord Haddington, primer lord del Almirantazgo. Como de costumbre, sus razones resultaron convincentes. Sus argumentos se hallaban astutamente adaptados al carácter y las susceptibilidades de los miembros del alto organismo, a quienes hacía muchos años que trataba en el terreno amistoso.

Apeló con frases conmovedoras a los predecesores más ilustres. Hizo alusión a los brillantes hechos del gran marino de la época isabelina, William Baffin, el descubridor de la entrada del paso por el noroeste, *Lancaster Sound*. Aferróse a la causa de la Ciencia, realzando la extraordinaria importancia de las observaciones magnéticas en aquellas latitudes y los grandes descubrimientos geográficos e hidrográficos que podían realizarse, «descubrimientos que bien merecen la atención de una potencia como Inglaterra».

Finalmente, esgrimió argumentos de carácter político, menos eficaces en aquel entonces, pero no menos atractivos, por la causa del prestigio nacional. Ser la primera nación del mundo que uniera el Atlántico con el Pacífico por la ruta del Ártico era el papel que a Inglaterra asignara el destino. Si se le adelantaba otra potencia, por descuido, por negligencia de aquellos hombres a quienes incumbía preocuparse de ese asunto, todo el mundo se reiría de ella, «por detenerse vacilante en el umbral después de haber abierto las puertas del este y el oeste».

La flota americana se mostraba juvenil, progresiva, aventurera. Rusia, que desde la muerte en 1825 del protector de Bellingshausen, el liberal Alejandro I, había estado dominada por una serie de rudos tiranos, contaba, sin embargo, con una escuadra efectiva y ambiciosa.

«No hay que perder de vista —recalcó Barrow—, que en este momento se encuentran en el Pacífico dos flotas pertenecientes a las únicas potencias capaces de acometer la empresa en cuestión y es probable que alguno de sus buques intente la localización del paso cuando abandone aquel océano».

Pero lo que más impresionó a los miembros del Almirantazgo, quienes pensaban con nostalgia en la época dorada de la navegación a vela, fueron los argumentos esgrimidos por Barrow al hacer alusión a las ventajas que presentaba el Ártico como escenario del entrenamiento de la Armada.

«Hay que reconocer —declaró Barrow— que las expediciones al Ártico han formado un cuadro de oficiales y unas tripulaciones ejemplares, mejores que las que haya podido producir cualquier otra rama del servicio… Es necesario disponer de hombres así en cantidad creciente en estos tiempos, en que se inicia la navegación a vapor, con sus consiguientes cambios».

Los planes de Barrow, debido también a la insistencia del primer ministro, *sir* Robert Peel, fueron cuidadosamente estudiados por la *Royal Society* y por un grupo de expertos, en el que figuraba Parry, Ross y *sir* John Franklin, que había dimitido últimamente de su cargo de gobernador de Tasmania.

La única enmienda a aquéllos fue propuesta por Ross, quien sugirió que si la

expedición fracasaba en su desplazamiento hacia el sudoeste los viajeros deberían intentar descubrir una ruta septentrional por el canal de Wellington, no tanteado por Parry.

El siguiente problema, el de la elección de un jefe, dio lugar a no pocas controversias. Ross, pese a recibir tentadoras ofertas, entre ellas la dignidad de *baronet*, y una pensión especialmente generosa, había rehusado hacerse cargo del mando, por haber prometido a su esposa proceder así a raíz de su regreso del Antártico. De entre los hombres sobresalientes, extraordinariamente entendidos en asuntos de exploración polar, no quedaba ya por señalar para el puesto más que a *sir* John Franklin.

Por todo el país, los éxitos de Franklin en el Ártico gozaban de un carácter legendario. Además, su experiencia había nacido en la zona hacia la cual apuntaba la nueva expedición. No obstante, había quien se oponía a su nombramiento esgrimiendo buenas razones. En primer lugar, era preciso considerar su edad. Franklin tenía entonces cincuenta y nueve años, casi, que si no resultaba exagerada tiempo atrás, tratándose de servicios normales, pensando en una expedición al Ártico, Barrow, por ejemplo, prefería un hombre mucho más joven, aunque careciera de experiencia en relación con las regiones polares.

Por otro lado, la reputación de Franklin no era del todo inmaculada. Las circunstancias concurrentes en su caso, al dimitir el cargo de gobernador de Tasmania —asunto en el que había intervenido un malicioso e intrigante subordinado a quien Franklin dejara cesante—, habían sido extrañamente silenciadas por el Ministerio de las Colonias. ¿Habíase mostrado débil de carácter o incompetente? ¿Indeciso, quizás, o falto de energía? Nadie sabía a ciencia cierta qué era lo que había pasado. Tampoco hubo ninguna declaración oficial que arrojara luz sobre el tema.

Fue precisamente por restablecer su reputación de los días anteriores a su viaje al Ártico por lo que *sir* John Franklin luchó desesperadamente por conseguir el mando de la nueva expedición. Dado el excesivo número de oficiales en servicio activo, ésta era probablemente la última oportunidad que se le presentaba de obtener un destino. «Veía el efecto que causaría en él el hecho de encontrarse sin empleo honorable e inmediato», escribió su segunda esposa, Jane Franklin, a James Clark Ross. Finalmente, después de días de angustiosa espera, la voz de *sir* Edward Parry resultó decisiva. «Es el hombre más indicado para ese puesto —señaló, hablando con el primer lord del Almirantazgo—. No conozco otro que le aventaje en muchos aspectos y si se le rechaza morirá a consecuencia del disgusto».

«Nuestro jefe es un oficial antiguo y competente, cuyos libros habrás leído, sin duda o, mejor dicho, devorado, me atrevería a decir», escribió el joven teniente Irving a su hermana. Era, desde luego, una lacónica pero justa descripción de su capitán, ya entrado en años pero hombre fuerte, honesto, temeroso de Dios, que dejaría escritas, expresándose con auténtica sinceridad, estas palabras: «No abrigo otro deseo que el de cumplir estrictamente con mi deber».

Un retrato más vivo y completo de Franklin emerge de las cartas escritas por sus dos notables esposas. Fue la primera Eleanor Porden, joven poetisa al estilo romántico, quien había dedicado a John Franklin, siendo novios, su «Lamento de una Joven Esquimal». Aquélla llegó a ser el inquieto espíritu de un grupo literario conocido por el nombre de «Las Nubes» y asidua asistente a las conferencias dadas por *Mr*. Baker en la *Royal Society* sobre el tema del magnetismo terrestre, por aquellos días de moda.

Franklin aparece en sus cartas como un hombre reservado, rígido, convencional, provinciano, un tipo humano cuyo estrecho evangelicalismo llegó a ser en ocasiones un embarazoso obstáculo ante *miss* Porden, joven de carácter jovial, festivo.

Su segunda esposa, Jane Franklin, a quien vimos rigiendo la vida social de Tasmania, debió de ser para él una compañera menos desconcertante. Con la misma resuelta energía con que Ross y Hooker le habían visto desplegar en Hobart, participó en las batallas de la vida social y oficial londinense, mostrándose incansable en sus esfuerzos por conseguir que su marido fuera nombrado jefe de la expedición al Ártico.

Los buques elegidos fueron otra vez el *Erebus* y el *Terror*. Una vez reajustados y reforzados, tras los viajes al Antártico, se convirtieron en el orgullo de los astilleros ingleses. Sus proas se hallaban forradas con planchas de hierro. Los camarotes eran calentados mediante un nuevo e ingenioso sistema de calefacción. Se les adaptó calderas procedentes del ferrocarril, de 20 caballos. Y el maestro Shipwright del *Woolwich Dockyard* inventó un dispositivo que permitía levantar las hélices para evitar que quedaran incrustadas en una masa de hielo.

A pesar del optimismo de *sir* John Barrow, quien creía que con una estancia de doce meses bastaría para asegurar la conquista del paso por el noroeste, la expedición fue equipada para tres años de viaje, en una escala sin precedentes.

Enormes cantidades de provisiones y combustible fueron transportadas a los buques; los armarios de los camarotes se hallaban atestados de porcelana, cristal tallado y pesada plata de la época victoriana: los servicios de mesa; cada buque contaba con una biblioteca de 1200 volúmenes, integrada lo mismo por tratados de máquinas de vapor que por novelas de Dickens y ejemplares del *Punch*.

A Franklin le preocupaba principalmente la actividad espiritual de sus hombres durante los meses en que se hallaran aislados en las inmensidades árticas. Los buques fueron provistos también de libros de matemáticas, plumas, tinta y papel, todo lo cual sería utilizado en las clases que se darían durante el invierno. Adquiriéronse libros de plegarias para todos y hasta un órgano de mano, con el que se podían ejecutar cincuenta tonos; diez de los mismos eran salmos o himnos. En cuanto al equipo especial polar, excepto el relativo a la investigación científica no se disponía de ninguno, aparte de grandes cantidades de ropa interior de abrigo y unas cuantas mantas de piel de lobo. Los miembros de la expedición de Franklin vestirían prendas confeccionadas con el fuerte tejido azul característico de la Armada de Su Majestad.

Ya avanzada la primavera del año 1845, el *Erebus* y el *Terror* abandonaron Woolwich. «Probamos nuestras hélices —escribió el teniente Irving, del *Terror*—, avanzando a razón de cuatro millas por hora. Nuestra máquina tiene la chimenea del mismo diámetro y altura que la que tenía cuando prestaba servicio en el ferrocarril. Como resopla y silba igual que entonces, los esquimales se sorprenderán no poco al verla».

Este primer experimento en un buque destinado al Ártico era un presagio desdichado para los defensores del vapor y las hélices. «La máquina —añade Irving —, no será utilizada cuando podamos avanzar por otros medios». Diez años antes los hombres del *Victory*, a las órdenes de Ross, se habían expresado con idéntica desconfianza ante el nuevo ingenio.

Por espacio de varios días, a mediados de mayo, los dos barcos permanecieron en Greenhithe, cerca de Greenwich. El sol arrancaba brillantes destellos a sus negros cascos, a sus amarillas estructuras superiores y blancos mástiles. Todo estaba recién pintado. La expedición tenía aún que partir pero no había nadie, ni entre el público ni en el Gobierno, y menos todavía entre los tripulantes, que tuviese dudas en cuanto al resultado. Pues, ¿no era la misma la mejor y más generosamente equipada de cuantas habían sido planeadas pensando en el Ártico? ¿No se contaba con dotaciones integradas por hombres que conocían bien los rigores de las remotas regiones del Polo?

Para atajar a los que predecían un desastre se argumentaba: ¿Habían acabado así alguna vez las expediciones planeadas por la Armada? Sólo la sugerencia de organizar otra que sirviera para relevar a la primera en caso necesario hubo de ser desechada enseguida y el portavoz de aquel optimismo general era *sir* Roderick Murchison, presidente de la *Royal Geographical Society*, quien proclamó que Franklin y sus hombres harían cuanto estuviera en su mano «para lograr el progreso de la Ciencia y para el honor y gloria de Gran Bretaña y su Armada».

Sólo una voz discordante, pero alejada, se levantó: la del doctor Richard King, que había estado con Back en el río Great Fish. «Soy opuesto a que se lleve a cabo este intento por mar —advirtió a Franklin—, porque abrigo la firme convicción de que es impracticable dado el estado actual de nuestros conocimientos sobre las tierras árticas».

King había sometido ya un plan para efectuar una exploración terrestre a la *Royal Geographical Society*. Pero su profecía, acerca de la posibilidad de un desastre, y sus planes fueron desdeñosamente ignorados.

Y sin embargo, los dos buques de la expedición Franklin se encaminaban hacia el desastre cuando a finales del mes de junio cruzaron el Círculo Ártico, al oeste de Groenlandia, abriéndose camino entre los hielos, sumidos continuamente en la luz del día, lo cual producía un profundo desconcierto en los que no habían navegado hasta entonces por aquellas remotas zonas.

Los tripulantes no abrigaban temores de ningún género. La moral era muy

elevada. El tiempo, en la bahía de Baffin, había sido magnífico. El doctor Goodsir, que viajaba a bordo del *Erebus*, había conseguido ya un notable éxito de carácter científico al emplear su equipo de gran profundidad, haciéndose con ejemplares vivos de animales que vivían a más de trescientas brazas por debajo de la superficie de las aguas.

Nada de temores… Todo lo contrario. Se hablaba de terminar el viaje en el verano, de cómo celebrarían el paso triunfal por el estrecho de Bering. A finales de julio los dos barcos fueron avistados por el capitán Martin, del ballenero *Enterprise*, amarrado a un iceberg en *Lancaster Sound*. Martin llegó a hablar con Franklin y varios de sus hombres. Fue la última persona que tuvo ocasión de hacer eso. Efectivamente, a partir de esa fecha, la expedición Franklin, destinada a hallar el paso del noroeste, desapareció.

Pocos trabajos de deducción han sido más fascinantes, y ninguno más ingenioso, que la reconstrucción de la aventura de *sir* John Franklin, llevada a cabo por el doctor Cyriax.

Sólo facilitaremos aquí un breve resumen, ya que el relato es en su mayor parte la historia de las numerosas expediciones organizadas para la búsqueda de los desaparecidos, en quienes se fijaría la atención mundial a lo largo de los veinte años siguientes.

Desde *Lancaster Sound* Franklin pasó al estrecho de Barrow. A partir de este punto, siguiendo, quizá prematuramente, la sugerencia de Parry, de localizar, como alternativa, una ruta septentrional, parece ser que Franklin se dirigió al canal de Wellington, volviendo al estrecho de Barrow por el de Crozier, que separa la isla de Cornwallis de *Bathurst Land*. Pasaron el invierno de 1845-46 en la isla Beechey, avanzando luego por *Peel Sound* y los estrechos de Franklin y Victoria. Aquí, el 12 de septiembre de 1846, el *Erebus* y el *Terror* quedaron cercados por los hielos procedentes de *Melville Sound* y el canal de McClintock.

La parte del archipiélago ártico canadiense, conocida hoy con el nombre de «La región de Franklin» es —como hemos podido ver en los viajes de Parry y Ross—, un complejo laberinto de estrechos, canales y golfos. Siguiendo el mapa inserto al final de este libro puede apreciarse que uniendo el estrecho de Barrow con la porción superior del de Victoria, por lo menos parte de un paso al noroeste debía haber sido descubierto en aquella etapa del viaje por la expedición Franklin. Todo lo que quedaba era unir el estrecho de Victoria con el de Simpson y las aguas costeras del Ártico canadiense. Esto fue también logrado en mayo de 1847, cuando un reducido grupo al mando del teniente Gore partió para la isla del Rey Guillermo, con objeto de tapar el vacío que quedaba por rellenar. El paso por el noroeste no había sido navegado en su totalidad. En cambio, por tierra había sido descubierto y explorado.

El 11 de junio de 1847 la tragedia comenzó a ensombrecer aquel descubrimiento ya que aquel día murió *sir* John Franklin, haciéndose cargo del mando el capitán Francis Rawdon Moira Crozier, que había acompañado a Ross en sus viajes al

Antártico. No obstante, los expedicionarios pasaron otro invierno entre hielos, el de 1847-48, cuando se deslizaban en dirección al sur por el estrecho de Victoria. El escorbuto había empezado a causar bajas entre los tripulantes y las provisiones previstas para tres años, que a *sir* John Barrow le habían parecido excesivas, estaban a punto de agotarse hacia el mes de agosto de 1848.

A finales de este tercer invierno en el Ártico, el 22 de abril, los buques *Terror* y *Erebus* fueron abandonados. Los expedicionarios habíanse visto cercados por los hielos desde el 12 de septiembre de 1846… De los ciento veintinueve hombres que componían las dotaciones sólo quedaban con vida ciento cinco.

El plan de Crozier, al parecer, había sido trasladarse por las costas oeste y sur de la isla del Rey Guillermo hasta el puesto más cercano de la Compañía de la Bahía de Hudson, Fort Resolution, siguiendo la via del río Great Fish. Unos cuantos hombres, que no se encontraban en disposición de efectuar tal desplazamiento, debieron regresar con el fin de refugiarse en los abandonados navíos, pero la mayoría, en estado de extrema debilidad a causa del hambre, siguieron a Crozier en su trágica marcha. Tumbas, esqueletos y algunos objetos pertenecientes a los que murieron en el camino fueron localizados más tarde, señalando la ruta… Tal fue el último desplazamiento efectuado por los componentes de la expedición Franklin, un desplazamiento en el que no hubo ningún superviviente.

Se ignora la suerte que pudieron correr los buques. Lo más probable es que se hundieran en algún punto situado al sudoeste de la isla del Rey Guillermo después de 1849, ya que quizá quedaran a bordo de los mismos algunos supervivientes. Tal vez hubiesen sido arrastrados, como le había ocurrido al barco de Back en 1836, hasta la bahía de Baffin, cruzando el estrecho de Davis en dirección al Atlántico.

Se dice que en el mes de abril de 1851, el piloto de un bergantín inglés, el *Renovation*, vio dos buques de tres palos muy semejantes al *Erebus* y el *Terror*, encallados en un enorme témpano flotante, frente a la costa de Terranova. Entra en lo posible que aquellos fuesen los barcos de la expedición Franklin.

En Londres no se sabía nada en relación con aquellos desastrosos acontecimientos. En 1847, mientras el *Erebus* y el *Terror* eran arrastrados por los hielos en el estrecho de Victoria, lord Francis Egerton escribió (escudándose en el anonimato), en la *Quarterly Review*, lo siguiente:

«Con interés que se acrecienta de hora en hora aguardamos el regreso de esos dos buques, que en estos momentos quizá se estén deslizando por el estrecho de Bering, en dirección al Pacífico. Si tenemos la dicha de presenciar su regreso solicitaremos que el *Erebus* y el *Terror* queden anclados a uno y otro lado del *Victory*, como flotantes monumentos conmemorativos de lo que los Nelson del descubrimiento pueden hacer y hacen en beneficio de la Humanidad».

Algunas personas, sin embargo, se sentían inquietas. *Sir* John Ross, que tiempo atrás había propuesto la organización de una segunda expedición de relevo, la cual Franklin calificara de «absurda», insistió para que fuera despachado un buque en

dirección al Ártico, en enero de 1847.

En abril, el capitán Beechey propuso una cosa semejante, sosteniendo que la nueva expedición debía ser enviada por el río Great Fish a la ensenada del Príncipe Regente. Varios meses mas tarde apoyó su petición el doctor Richard King, cuyos pronósticos sobre la posibilidad de un desastre habían sido desoídos por la Sociedad Geográfica. La solicitud fue trasladada al conde Grey, el ministro de Colonias. Éste dio cuenta del asunto al Almirantazgo, quien requirió el asesoramiento de los dos exploradores del Ártico más famosos: *sir* Edward Parry y *sir* James Clark Ross.

Pero ninguno de ellos prestó atención al plan del doctor King. No acertaban a concebir unas condiciones tales que impulsaran a los expedicionarios a dirigirse al río Great Fish. Y aun siendo así, argumentaron, ¿podría el doctor Richard King prestarles alguna ayuda viéndose obligado a embarcarse con un pequeño grupo de hombres en una frágil canoa? Tranquilizados, los miembros del Almirantazgo concentraron su atención en otros asuntos más urgentes. Los viajeros, en último término, podían confiar en lo que a la prestación de auxilios se refería en los buenos servicios de los balleneros y los puestos de la Compañía de la bahía de Hudson.

No obstante, como los meses pasaban y no se recibía noticia alguna de Franklin y sus hombres, cundió la alarma entre el público. Al final, sus señorías se vieron obligados a pasar a la acción.

Preparóse un plan de búsquedas basado en la ruta que se le había ordenado seguir a Franklin. En él se combinó el establecimiento de grupos de relevo en la costa continental y de buques en el estrecho de Bering. Fue el comienzo de una exploración por tierra y mar montada a gran escala. No se había visto nada parecido, por lo que a las operaciones de la flota se refería, desde la campaña de Barrow en el Ártico, después de las guerras napoleónicas. Pero esto sólo representaba el principio. En el transcurso de los diez años siguientes se organizaron hasta cuarenta expediciones para intentar localizar a los buques perdidos. Seis de ellas se llevaron a cabo por tierra, a lo largo de la costa del Ártico canadiense y en cierta ocasión una flota integrada por no menos de quince navíos se desplegó simultáneamente, con el mismo objetivo.

En el curso de aquellas operaciones, no sólo se descubrió la suerte corrida por *sir* John Franklin y sus hombres, protagonistas de una auténtica tragedia, sino que también el paso por el noroeste, que había significado por espacio de tantos siglos para los marinos ingleses un verdadero reto, fue cruzado dos veces aunque no por mar en su totalidad. No fue éste tampoco el más importante descubrimiento geográfico. Efectivamente, en 1878, la fecha de la última expedición realizada en busca de Franklin, ya había sido aclarado el intrincado laberinto de las partes meridionales y occidentales del archipiélago del Ártico canadiense, con sus infinitas islas, sus canales y estrechos. Ya no se efectuarían más descubrimientos en la región hasta 1898-1902, la época del noruego Otto Sverdrup.

Las complicadas maniobras efectuadas por las diversas expediciones que

buscaban a los desaparecidos, aunque revelaron detalles de la geografía ártica y favorecieron el desarrollo de determinadas técnicas, no supusieron ningún avance notable en la amplia evolución de la exploración polar.

Por tal motivo, haremos solamente un breve resumen de aquéllas.

De las tres expediciones simultáneas organizadas por el Almirantazgo en 1847, la correspondiente al estrecho de Bering, compuesta del *Herald* y el *Plover*, al mando del capitán Kellett, se dedicó a explorar las aguas costeras del norte y oeste del mencionado estrecho, descubriendo en el curso de sus viajes la isla Herald (en las inmediaciones de la isla Wrangel), al norte del mar Chukchi.

El grupo continental, mandado por *sir* John Richardson, en unión del funcionario de la Compañía de la bahía de Hudson, doctor John Rae, estuvo en 1848 largo tiempo inmovilizado por los hielos y las tormentas. Richardson regresó a Inglaterra en 1849, continuando Rae el trabajo.

El tercer grupo, que se aproximó desde el este por via marítima, se encontraba a las órdenes de *sir* James Clark Ross, el famoso explorador del Ártico y el Antártico.

Los dos buques de Ross, de cuatrocientas a quinientas toneladas, eran el *Enterprise* y el *Investigator*. A bordo del último se encontraba el joven teniente Leopold McClintock. El nombre de éste ocupa un lugar de honor en el desarrollo de la exploración ártica ya que, además de representar un importante papel en la empresa que aspiraba a resolver el misterio de la desaparición de Franklin, aprendió de los esquimales una nueva técnica para el viaje en trineo por aquellas regiones, más avanzada que las defendidas por sus contemporáneos, firmes defensores de la vieja escuela naval polar.

Ross zarpó en 1848. En este año, probablemente, murieron los últimos supervivientes de la expedición Franklin. Después de pasar un invierno, el de 1848-1849, en el extremo nordeste de la isla Somerset, a unas setenta millas de la de Beechey, donde Franklin invernara en 1845, viajaron, utilizando trineos, por la costa oriental, hasta *Fury Beach*, a lo largo de la costa norte y luego por el oeste, alcanzando el estrecho de Bellot, la desdichada «bahía de Brentford» de John Ross. Estos viajes de primavera sirvieron para conocer doscientas millas más de nuevas costas. Ross se detuvo no muy lejos del estrecho de Franklin. El misterio de la expedición que llevara el nombre de éste continuaba, sin embargo, sin resolver.

Se habían cumplido por entonces los cuatro años de la desaparición de Franklin y en la suerte que hubiera podido correr él en unión de sus hombres, así como el fracaso de las expediciones encargadas de buscarle, se concentró la atención no sólo de Inglaterra sino del mundo entero.

El interés de todos, tanto en Europa como en Norteamérica, se enfocaba en dirección a las regiones del Ártico. Dentro de Inglaterra había una extraordinaria demanda de libros de viajes por las regiones polares y aventuras. En Londres, en Brighton, el público se asomaba admirado, lleno de terror al mismo tiempo, a los escaparates de los establecimientos donde se exhibían amplias vistas de paisajes del

Ártico y el Antártico. Sin gran esfuerzo por su parte, el ciudadano medio se imaginaba las penalidades y horrores de la vida en las inmensidades polares.

La atracción central de los jardines de Vauxhall durante el bochornoso verano de 1852, fue un inmenso y dramático diorama del Ártico. Entretanto, durante todas aquellas horas, días y meses de tensión, Jane Franklin continuó escribiendo carta tras carta a su esposo, aferrada siempre a la esperanza, sólo para recibirlas devueltas varios meses después, por mediación del capitán de una u otra expedición. «Amor mío: Si es la voluntad de Dios que no estés todavía entre nosotros cuando esta carta llegue a su destino, quizá pueda servirte de consuelo y a sobrellevar tus penalidades…». Por sugerencia suya fueron ofrecidas públicas plegarias en 1849 en todo el país, impetrando de la voluntad divina la salvación de cuantos se hallaban en las regiones del Ártico.

Entretanto, el Almirantazgo, vacilante, sufrió un furioso bombardeo de sugerencias y rumores. También recibieron los miembros de aquel organismo falsos mensajes, procedentes, de creer a los que habían redactado los mismos, del grupo expedicionario. Algunos de ellos se encontraron en el interior de botellas que flotaban cerca de la costa. Uno había sido cosido a un pequeño globo localizado en las inmediaciones de Gloucester.

De vez en cuando, también, había un destello de esperanza. Varios esquimales, informó el *Morning Herald*, mientras viajaban a lo largo de la ruta seguida por Franklin, habían oído sobre las heladas aguas el eco de las descargas de unos cañones, pertenecientes, quizás, a los buques desaparecidos. El *Limerick Chronicle* declaró que en las proximidades de las costas de Terranova habían sido avistados dos buques navegando a la deriva. Pero nada fue probado; de nada se podía hablar con certeza…

Al final, la ansiedad del público obligó al Almirantazgo a redoblar sus esfuerzos, esta vez de un modo verdaderamente impresionante, y en la segunda mitad del siglo se hicieron planes para un sinnúmero de expediciones de socorro. Algunas de ellas fueron financiadas por entidades privadas. Para estimular los esfuerzos ajenos, el Almirantazgo ofreció una recompensa de veinte mil libras a cualquier persona, de una nacionalidad u otra, que salvara a los desaparecidos, o a uno de ellos, o bien proporcionara información útil en ese sentido. Asimismo, se fijó otra recompensa de diez mil libras para el primer hombre que hallara la solución de aquel enigma, dando a conocer el trágico destino de la expedición.

No habiendo conseguido nada *sir* James Clark Ross con su intento desde el este, el Almirantazgo decidió hacer otra prueba partiendo de un punto opuesto y combinar con estas exploraciones desde el estrecho de Bering, otro ataque mucho más formidable procedente de la bahía de Baffin y *Lancaster Sound*.

En el otoño de 1850, por consiguiente, había numerosos buques en el mar que apuntaban al mismo objetivo. La escuadrilla que se desplazaba hacia el este del estrecho de Bering se componía de las naves de Ross, el *Enterprise* y el *Investigator*,

mandadas, respectivamente, por el capitán Collinson y McClure, con el capitán Kellett en el *Plover*, estacionado junto al estrecho antes mencionado.

Moviéndose hacia el oeste, desde *Lancaster Sound*, estaban el *Resolute* y el *Assistance*, a las órdenes del capitán Austin, que contaba con el capitán Erasmus Ommanney como segundo. Con ellos se encontraban dos buques a hélice y vapor, el *Pioneer* y el *Intrepid*, los primeros entre los de su tipo que iban a ser empleados en la navegación entre hielos.

Otros barcos integrantes de esta escuadrilla eran los bergantines *Lady Franklin y Sophia*, los dos mandados por un capitán ballenero, William Penny, la goleta *Felix* y una nave de abastecimiento, preparada por la Compañía de la bahía de Hudson y a las órdenes del veterano *sir* John Ross.

A esta flota se unieron más tarde dos pequeños bergantines americanos, tripulados por personal de la Armada de los Estados Unidos y mandados por el teniente E. J. D. Haven, que habían sido espléndidamente equipados por un armador de Nueva York ya retirado, hombre de gran fortuna. Tratábase de Henry Grinnell, a quien habían conmovido las peticiones de ayuda de *lady* Franklin, dirigidas al mundo entero.

Esta adición americana a la escuadrilla oriental, que abandonó Nueva York en mayo de 1850, ocupa un lugar especial en la historia polar, pues era la primera expedición al Polo desde los tumultuosos días de la de Wilkes. Con ella y otras que siguieron luego, Grinnell, que devino el primer presidente de la *American Geographical Society of New York*, estimuló la reanudación de tales empresas, desempeñando en su país un papel análogo al que había representado en Inglaterra John Barrow al iniciarse la centuria. Aún se agregó otro buque más a los anteriores, el *Prince Albert*, equipado privadamente por *lady* Franklin y un grupo de amigos.

Existía un plan estratégico también. Las dos escuadrillas principales habrían de converger, arrancando una del este y otra del oeste, estrechando progresivamente la zona explorada, Melville y *Banks Island*. Se efectuaría un reconocimiento del canal de Wellington como operación complementaria, de un modo inicial. Mientras tanto, el doctor John Rae, de la Compañía de la bahía de Hudson, se ofreció para explorar algunas zonas de *Wollaston Land* y la isla Victoria, otro complemento de las investigaciones marítimas. Dado el esfuerzo que se iba a desarrollar simultáneamente ahora parecía imposible que con tan detallados, costosos y amplios planes, no quedase resuelto el misterio de la desaparición de Franklin.

Pese a que desde 1850 a 1854 se realizaron importantes descubrimientos geográficos, poco fue lo que se averiguó en relación con el explorador inglés.

Procedente del oeste, McClure, a bordo del *Investigator*, al unir el estrecho del Príncipe de Gales con el Melville Sound, de Parry, demostró la existencia de un paso al noroeste, siendo el primer hombre vivo que hacía tal cosa. Collinson, en el *Enterprise*, siguiendo de cerca la estela de su buque, logró una segunda edición del descubrimiento de su superior. Después de pasar un invierno en la bahía de Cambridge continuó explorando parte de la costa de isla Victoria y la región oriental

del estrecho del mismo nombre.

Por la gran extensión cubierta por vez primera por tan grandes buques, manejados con indudable pericia, ésos fueron los viajes más notables de la historia de la exploración ártica.

Pero desde el punto de vista de la búsqueda de Franklin fue aquélla, por lo que a McClure respecta, una expedición mal dirigida. McClure era un hombre ambicioso, al que interesaba más el hallazgo del paso famoso que la suerte de Franklin y sus acompañantes. Llegado al estrecho de Bering desde el Pacífico (utilizando como atajo las islas Aleutianas), se negó a esperar a su superior, zarpando por su cuenta y riesgo en dirección a *Point Barrow*.

La expedición, pues, se bifurcó y cuando Collinson arribó para inspeccionar el área vital del estrecho de Victoria sólo un lado pudo ser explorado, ya que sólo de un buque se disponía. Los esquimales intentaron orientar a Collinson pero éste no logró entenderles. El único intérprete con que contaban estaba a bordo del *Investigator*, con McClure, a varias millas de distancia. En cierto momento, Collinson se halló únicamente a treinta millas de la principal pista conducente a la solución del misterio de la desaparición de Franklin. Pero de los expedicionarios no encontraron otros restos que una cerradura metálica y el marco de la puerta de un camarote.

En Collinson hay que ver a un hombre magnánimo y competente. Revisando esos viajes dijo de McClure: «A él pertenece el honor de haber sido el primer hombre que navegara por el mar Ártico a lo largo de la costa americana, así como el descubrimiento del estrecho del Príncipe de Gales… Ninguno de nosotros logró alcanzar el gran objetivo que nos había llevado hasta allí. Sin embargo, él contribuyó a ampliar nuestros conocimientos geográficos».

McClure fue recompensado por la Cámara de los Comunes con 5000 libras, adjudicando el comité correspondiente de dicho organismo otra cantidad igual a repartir entre oficiales y marineros, por el descubrimiento, eso se pensaba, del paso del noroeste.

Más éxitos, con respecto al hallazgo de restos de la expedición Franklin, lograron los otros participantes en la campaña del Almirantazgo, sobre todo De Haven, el jefe de la expedición de Henry Grinnell.

Al desembarcar en *Beechey Island*, cerca de la entrada del estrecho de Barrow, descubrió claras pruebas de la estancia allí de Franklin, en el transcurso del primer invierno: centenares de botes de conserva de carne meticulosamente puestos en fila y desechados por una razón desconocida. Localizó también botellas, trozos de cuerda, recortes de periódicos, etc. En resumen: lo que se puede encontrar en un punto utilizado como campamento por espacio de varios meses. En las inmediaciones de aquél había tres tumbas, en las que estaban enterrados el primer fogonero del *Terror*, John Torrington, y dos hombres del *Erebus*. De Haven llegó a descubrir huellas de trineos que habían sido pesadamente cargados. Los hombres habrían tenido que realizar extraordinarios esfuerzos para moverlos sobre el helado suelo.

En el continente, el doctor Rae, que confiaba en que el misterio quedaría aclarado en las cercanías del estrecho de Victoria, inspeccionó la costa occidental (como Collinson hizo dos años más tarde), encontrando restos del *Erebus* y del *Terror* que habían sido arrastrados por las corrientes desde el norte.

Las restantes expediciones sólo efectuaron descubrimientos geográficos: Austin y Ommanney a lo largo de la costa de la isla del Príncipe de Gales; Bellot, un francés, y Kennedy (que había reemplazado al comandante Forsythe, como capitán del buque de *lady* Franklin, el *Prince Albert*), en el estrecho de Bellot, la «bahía de Brentford» de John Ross.

En 1852 zarpó otra expedición al mando del anciano *sir* Edward Belcher, a quien el doctor Richard King describe cáusticamente diciendo que «se había pasado la vida demostrando que él era el hombre menos indicado para tan honorable servicio». En el transcurso de dicha expedición McClintock, que mandaba el buque de vapor *Intrepid*, llevó a cabo algunos viajes en trineo por las zonas del norte del estrecho de Barrow. También es memorable la expedición por el salvamento en abril de 1853 de McClure y sus hombres, que se habían visto forzados a abandonar su buque. Pero el Almirantazgo estaba ya cansado de la búsqueda de Franklin y al año siguiente los viajeros fueron llamados a Inglaterra.

El 20 de enero de 1854 se hizo pública una nota anunciando que a menos que se recibieran noticias antes de marzo, los oficiales y marineros de la expedición Franklin serían considerados muertos en acto de servicio. La reacción de *lady* Franklin fue inmediata. Rechazó su pensión de viuda. Según se dijo, «sustituyó las negras ropas de luto que había vestido durante años por otras de vivos colores, en verde, en color rosa», tan pronto conoció la declaración del Almirantazgo.

Sospechando que éste había perdido interés en el asunto de la búsqueda de su esposo, tras el descubrimiento por McClure del paso por el noroeste, escribió a los miembros del citado organismo: «Indudablemente habrá una mancha en los anales marinos de Inglaterra cuando esos dos hechos, el descubrimiento del paso por el noroeste y el abandono de Franklin y sus compañeros, sean recordados en indisoluble asociación».

El pueblo de Londres le demostró una gran simpatía. A todos les pareció admirable su tenacidad.

Hace ya tiempo que mi amado John se fue
para explorar los mares del norte,
me pregunto si mi fiel esposo,
lucha todavía con los vendavales del Ártico.
¿Volverá alguna vez
a los amantes brazos que le esperan,
para curar las heridas de su amante Jane,
cuyo corazón está transido de dolor?

Así rezaba la balada que llevaba por título «El lamento de *lady* Franklin» que se vendía entonces por las calles de Londres.

En octubre de 1854, procedentes del doctor Rae, de la Compañía de la bahía de Hudson, llegaron unas noticias que causaron estupor. Según sus informes, los esquimales habían visto un grupo de hombres blancos arrastrando unos botes hacia el río Great Fish. En la desembocadura de éste encontró luego él los restos de treinta de los tripulantes que integraban la partida de Crozier, quienes habían abandonado los buques. Armas, cucharas de plata y tenedores estaban marcados con las iniciales de los desaparecidos.

Al menos se conocía la suerte que habían corrido algunos miembros de la expedición Franklin, «una suerte terrible —según manifestó el doctor Rae—, la más horrorosa que pueda concebirse… a juzgar por las mutilaciones que presentaban algunos cadáveres y el contenido de varias ollas. Evidentemente, nuestros desventurados compatriotas quisieron o, mejor dicho, se vieron obligados a hacer uso del último recurso». Era ésta una sugerencia ultrajante, que levantó un unánime clamor en la prensa británica. Sólo *lady* Franklin, exteriormente, se mostró inconmovible. Si los hombres de Franklin habían llegado al río Great Fish desde la isla Beechey, declaró inmediatamente, el descubridor del paso por el noroeste no era McClure sino su esposo.

Todo el mundo pareció alterarse ante aquellas nuevas. Como consecuencia de ese estado de opinión fue planeado un viaje, cuyo fin era aclarar aquel grave asunto. Tratábase de un deber urgente, de resonancia nacional. Pero entonces Inglaterra se hallaba empeñada en la guerra de Crimea y en 1855 el jefe de factoría James Anderson, de la Compañía de la Bahía de Hudson, se encargó, a petición del Gobierno, de emprender las necesarias investigaciones. Encontráronse otros restos… Una raqueta para andar por la nieve, marcada con el nombre «*Mr*. Stanley», un clip, un tablero de chaquete, regalado al *Erebus* por *lady* Franklin… Pero por lo que al Almirantazgo se refería la búsqueda había terminado y la recompensa de 10 000 libras fue entregada al doctor Rae por haber descubierto la suerte que corrieron los hombres de Franklin.

Para *lady* Franklin, sin embargo, aquello no significaba el fin de todo. Se hizo un llamamiento al público. Como resultado del mismo se adquirió el yate a vapor *Fox*, de 177 toneladas, construido para formar parte de la Escuadrilla de Yates Reales en 1855. Era un buque más adecuado para las aguas del Solent que para los mares del Ártico.

A bordo del mismo, el capitán Leopold McClintock, disponible por intervención del príncipe consorte, zarpó de Aberdeen el 1,º de julio de 1857. Le acompañaba de segundo el teniente Hobson.

Después de pasar dos inviernos cercado por los hielos, primero en la península de Boothia y luego en el estrecho de Bellot, McClintock se dirigió hacia el sudoeste, llegando a la isla del Rey Guillermo.

Aquí, en la costa occidental de Punta Victoria, fue descubierto un montón de piedras y en su interior, manchado por la herrumbre del bote de hojalata en que había

sido depositado, se halló un informe escrito por el capitán Crozier once años antes. En él se refería al fin de la expedición Franklin, la vida de sus miembros durante los primeros inviernos, la muerte del jefe, el abandono de los buques, cosa que tuvo lugar el 22 de abril de 1848, así como el fallecimiento de veinticuatro tripulantes y oficiales, como se ha descrito anteriormente. Aquel día el capitán Crozier iba a iniciar su trágica marcha en dirección al río Great Fish.

Los descubrimientos de McClintock y Hobson en ambos lados de la isla del Rey Guillermo y al sur, hasta el mencionado río, complementaron la información anterior. Aparte de la recompensa otorgada al doctor Rae, el Parlamento aprobó la concesión de otra que ascendía a 5000 libras para McClintock y los tripulantes del *Fox*. Y en cuanto a lo alegado por los miembros de la expedición Franklin (algunos de los cuales, evidentemente, habían conseguido llegar al estrecho de Simpson), manifestando haber precedido a McClure en el descubrimiento del paso por el noroeste, hay que decir que sus argumentos fueron formalmente reconocidos por la *Royal Geographical Society* al conceder a *lady* Franklin la medalla del fundador de la entidad. Para ella los años de tensión habían terminado. La batalla en que se había empeñado, combatiendo valientemente lo que a menudo había parecido a todos rutina e insensibilidad, finalizaba con su triunfo. El nombre de su esposo quedaba colocado dentro de la historia polar en el lugar de honor que le correspondía.

En el transcurso de los siguientes veinte años la tragedia quedó revelada en toda su extensión con los descubrimientos del capitán Charles Francis Hall, de Cincinnati, y el teniente Schwatka, del ejército de los Estados Unidos. Sus expediciones, planeadas con objeto de continuar la búsqueda de los restos de Franklin y sus hombres, serán descritas más detalladamente cuando estudiemos las exploraciones en el Ártico durante la segunda mitad del siglo XIX.

Desde Punta Victoria, esqueletos, tumbas y utensilios personales, pertenecientes a los desdichados expedicionarios, marcaban la ruta seguida por Crozier en su última marcha. Cincuenta millas al sur (a sesenta y cinco de los buques, en el lugar en que fueron abandonados), se encontró un bote encima de un trineo, conteniendo dos esqueletos, uno al lado del otro. Esparcidos por los alrededores había armas, cronómetros, cuchillos, elementos de una vajilla de plata, de Franklin, Crozier, el doctor Goodsir y otros… No se hallaron en cambio papeles ni tampoco artículos alimenticios, aparte de una pequeña tableta de chocolate y un paquete de té.

Más al sur, en el cabo Herschel, se localizó el esqueleto de Harry Peglar, capitán destinado en el *Terror*, inclinado hacia delante, como si se hubiera quedado dormido. Sus papeles, incluyendo la parodia de una saloma escrita a finales del segundo invierno, probaron su identidad. Los restos del uniforme permitieron llevar a cabo una reconstrucción… Los pantalones y la guerrera eran de fino paño azul, siendo esta última cruzada. Rebordeada con hilo de seda, presentaba aún varios botones. Las mangas eran acuchilladas. Sobre este uniforme el fallecido se había puesto un abrigo azul también, anudándose al cuello un pañuelo negro, de seda. Tal era la

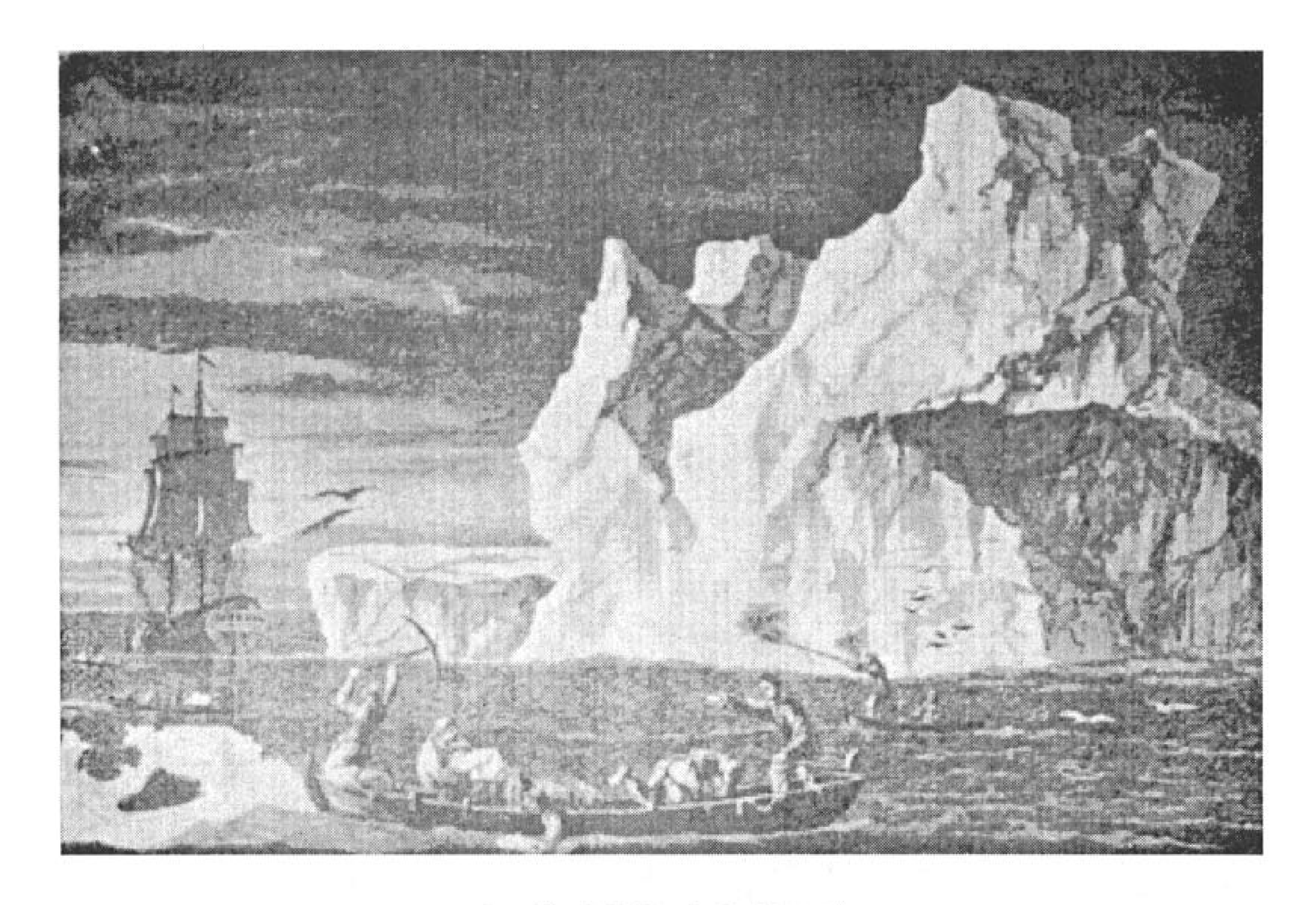
indumentaria de los oficiales de la expedición Franklin en su viaje al Ártico.

Durante sus desplazamientos en torno a la isla del Rey Guillermo, el capitán Hall y el teniente Schwatka oyeron referir a los esquimales historias referentes a los últimos días de los hombres de Franklin.

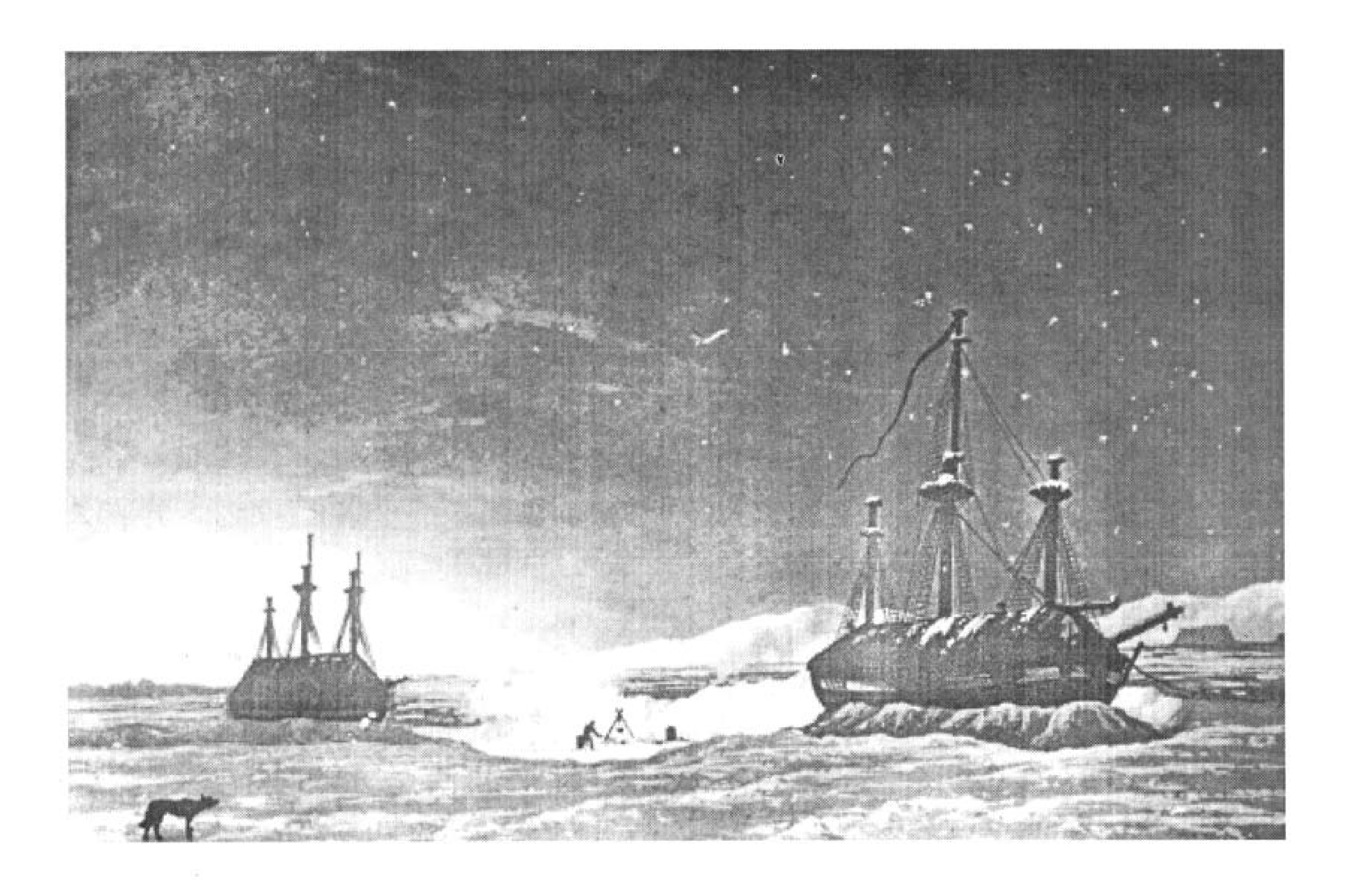
En la «Cueva del Hambre», denominación debida a Schwatka, los esquimales habían encontrado restos correspondientes a treinta y cinco hombres, los cuales habían estado arrastrando un bote provisto de un toldo. En la bahía del Terror se encontraron otros treinta esqueletos, agrupados en el interior de una tienda. También circulaban entre los indígenas relatos en torno a los navíos. Uno de ellos había sido hallado, decían los esquimales, cerca de la entrada del estrecho de Simpson, con los toldos tendidos sobre las cubiertas, con el extremo de un portalón descansando todavía encima del hielo. Muy asustados, aquéllos habían subido al barco. No oyeron el menor ruido, viendo únicamente el cadáver de un hombre blanco. Abrieron las escotillas y saquearon los camarotes. Pero cuando volvieron más tarde para recoger su botín comprobaron que el buque se había hundido. Sólo las puntas de los mástiles eran visibles desde tierra.

Entre los indígenas interrogados por el capitán Hall, hubo muchos que le explicaron que los hombres blancos habían llegado al último grado de extenuación. Todos estaban muy delgados. Sus bocas se hallaban «resecas, negras, endurecidas». Algunos habían perdido los dientes y notaban sus encías esponjosas. Esto era, con seguridad, una consecuencia del escorbuto, que debió de diezmar rápidamente a las dotaciones de las dos naves.

Como McClintock había supuesto, en aquella enfermedad, con sus desfallecedores efectos acelerados por el hambre y el cansancio producido por los tremendos esfuerzos que exigía el arrastre de pesados botes y trineos durante la larga marcha hacia la desembocadura del río Great Fish, se encontraba la raíz de la tragedia vivida por los miembros de la expedición Franklin.



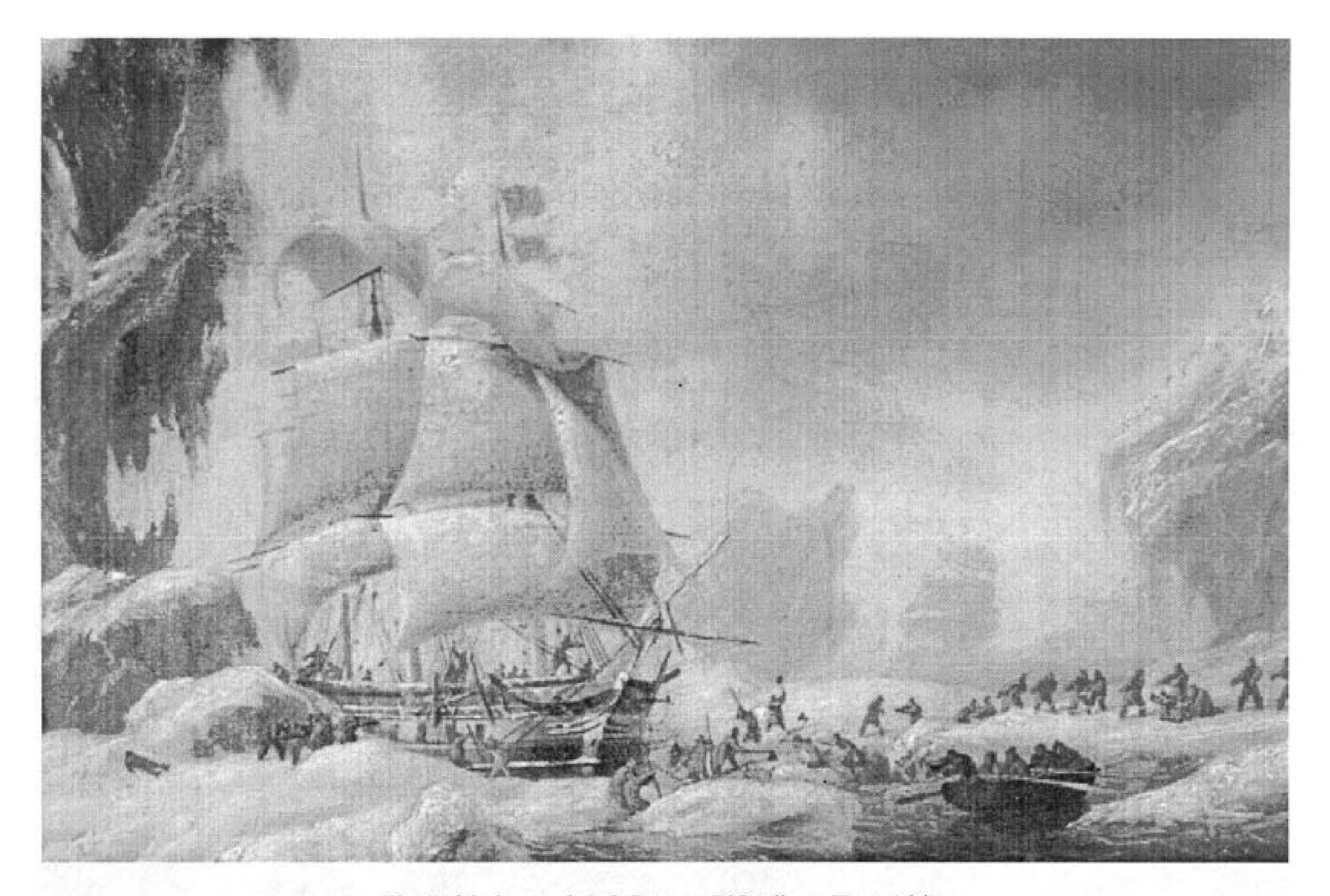
Las «Islas de Hielo» de Cook (1773)



Los barcos de Parry aprisionados en el hielo ártico



Trajes de viaje en una expedición polar del siglo XIX



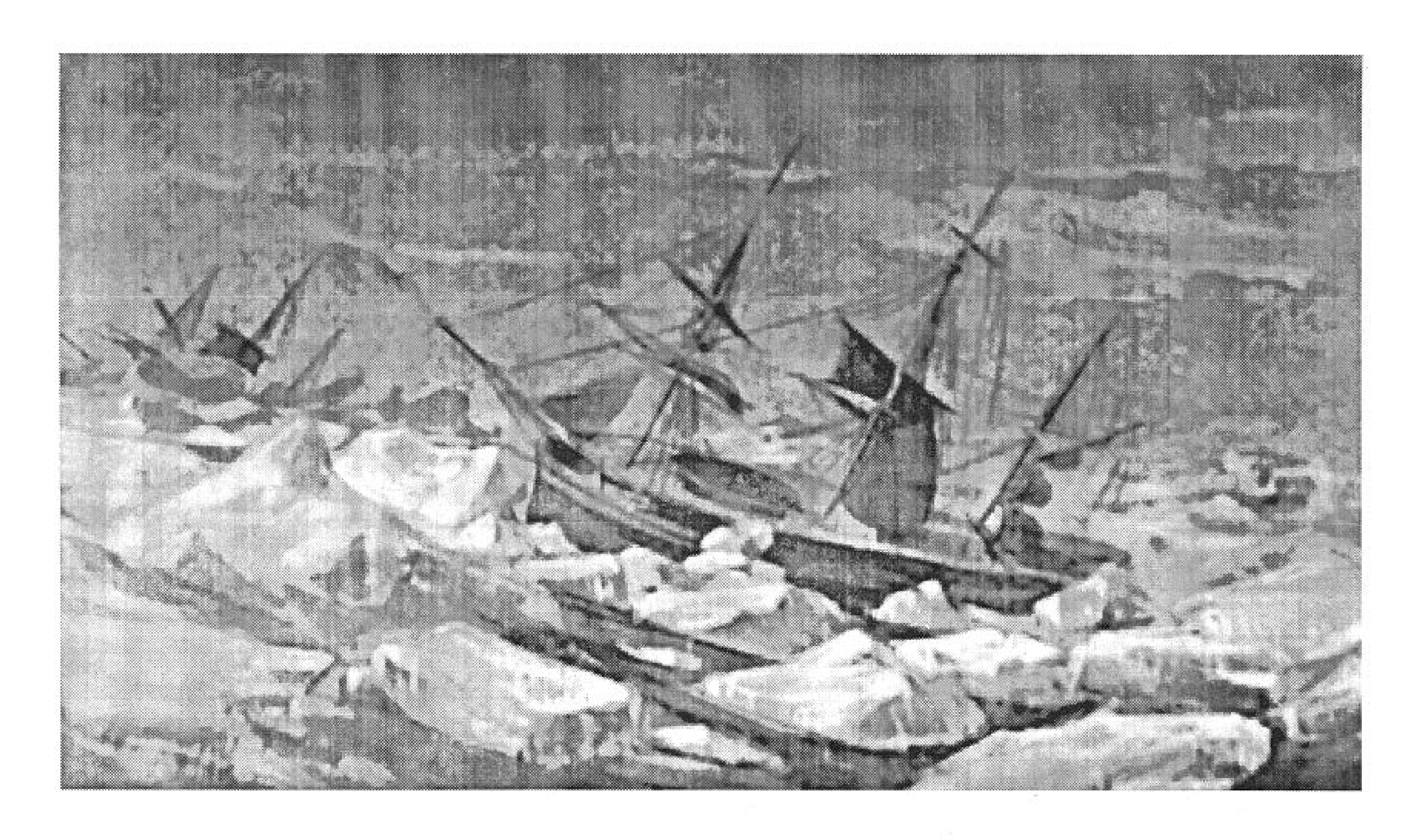
El *Astrolabe*, la nave de J. S. Dumont D'Orville, en Tierra Adelia
(pintura en el Musée des Arts Africains et Océaniens de París)



El capitán francés Jules-Sébastian Dumond D'Orville,
que descubrió la Tierra Adelia en la Antártida



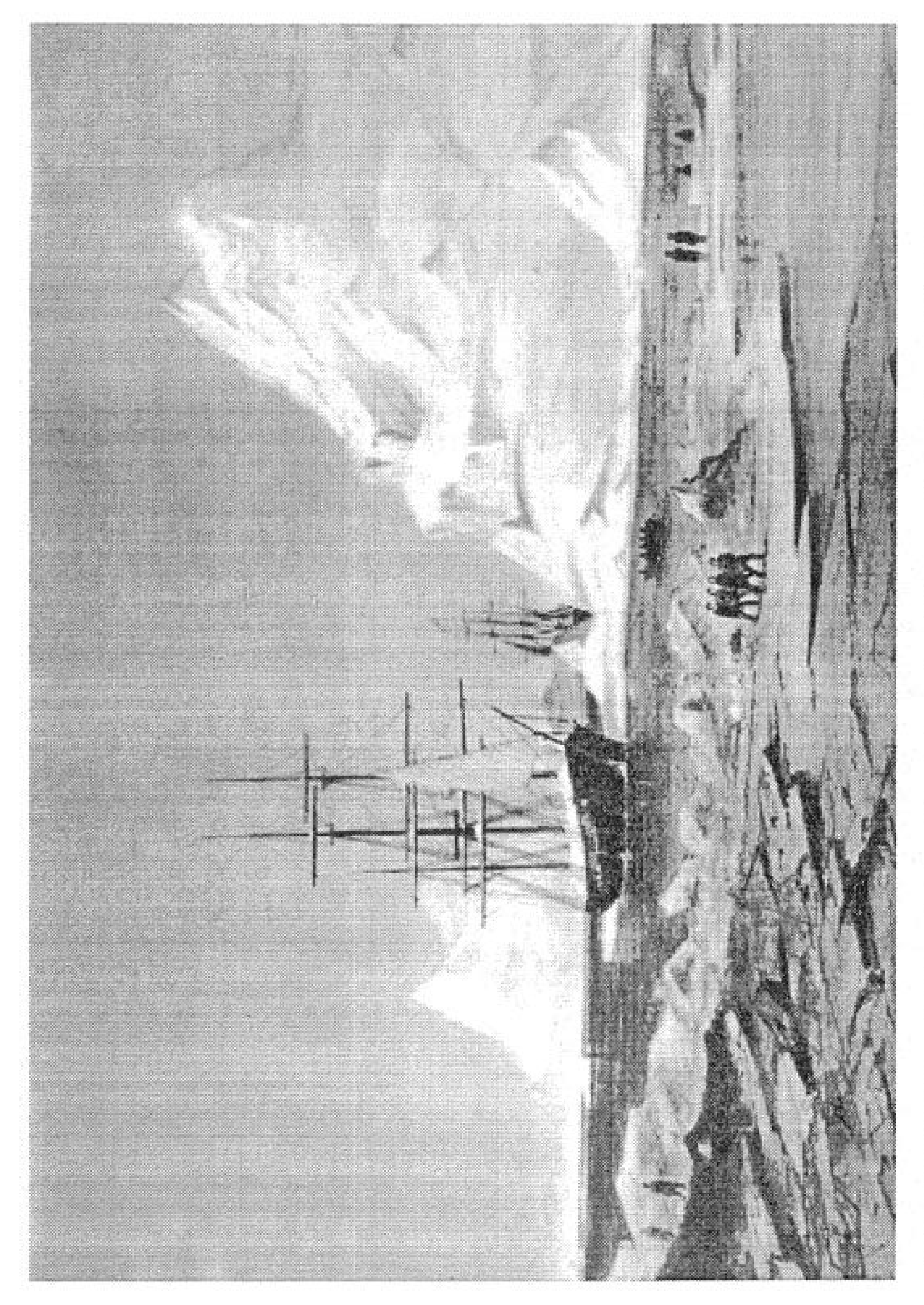
Retrato del explorador James Ross, que entre 1838 y 1843 dirigió una expedición al Antártico (National Portrait Gallery, Londres)



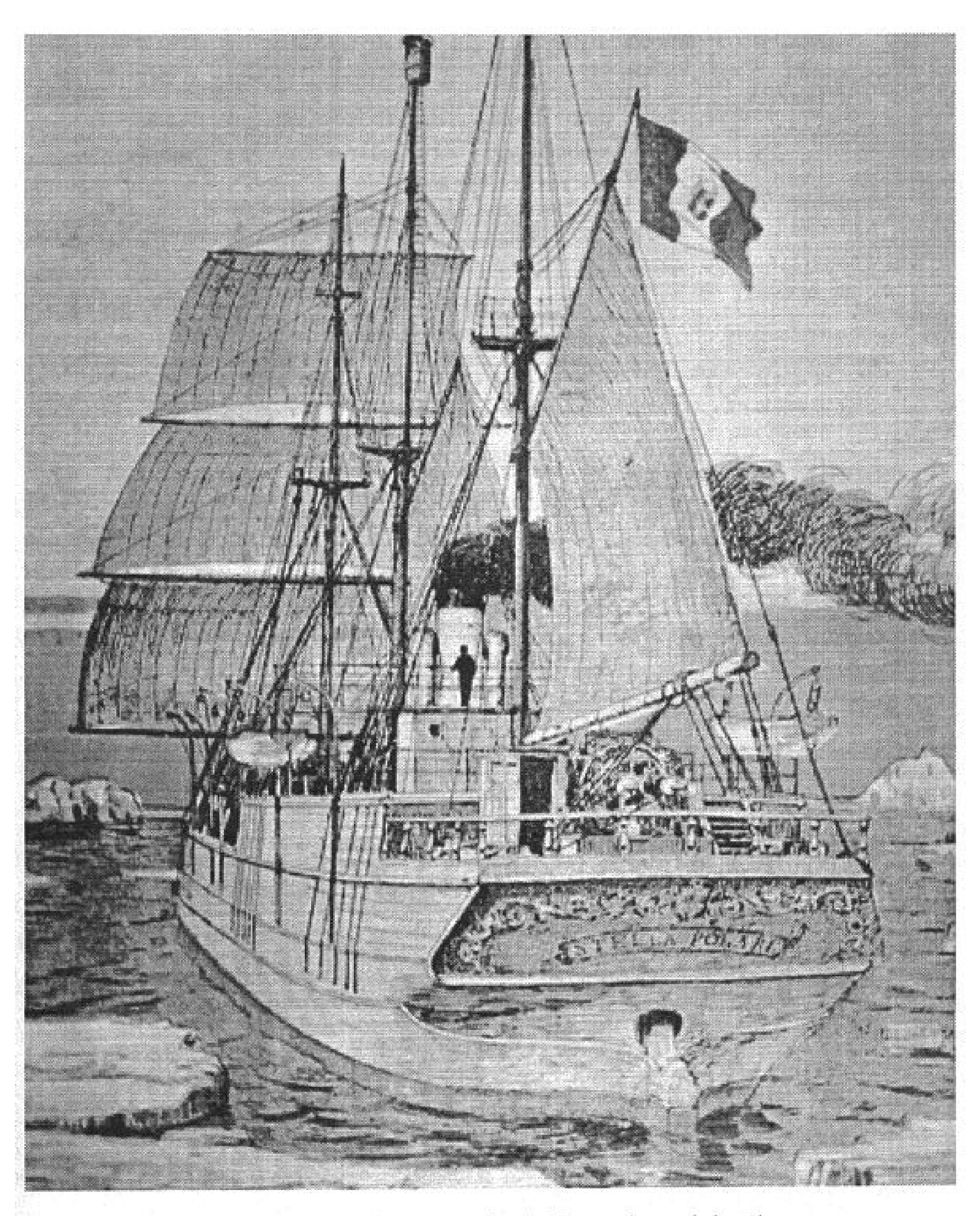
El *Erebus* y el *Terror*, en un temporal entre los hielos del Antártico en 1842



Sir John Franklin



Aunque las expediciones de socorro que se enviaron en busca de posibles supervivientes de la expedición de Franklin no lograron su objetivo, contribuyeron, no obstante, al conocimiento de aquellos helados parajes



El *Stella Polare*, la nave de Luis Amadeo de Saboya, duque de los Abruzos, para su expedición al Polo en 1899



El explorador norteamericano Robert E. Peary, el primero en llegar al Polo Norte en 1905

TERCERA PARTE

LA ÉPOCA DE LA AVENTURA Y LA INVESTIGACIÓN

XIV

NUEVOS HOMBRES Y NUEVOS MÓVILES. AMÉRICA SE ACERCA AL POLO

Con la solución, macabra de por sí, del problema planteado por la desaparición de Franklin y sus hombres, la exploración en el Ártico durante la segunda mitad del siglo XIX entró en una nueva fase.

Atravesado el paso al noroeste por mar y por tierra, no solamente por los hombres de Franklin sino también por McClure y Collinson, todos los ojos se volvieron hacia las grandes islas del Ártico: Groenlandia, cuyo vasto espacio interior era completamente desconocido; la adyacente Ellesmere; Spitsbergen y las aguas que bañaban por el este el archipiélago de Franz Josef Land…

En todas esas islas —Groenlandia tenía en realidad el tamaño de un continente—, existían grandes extensiones aún sin explorar, no registradas, por lo tanto, en los mapas. Todas ofrecían grandes perspectivas para la investigación científica, en el aspecto geológico, geofísico, meteorológico y de la Historia Natural. Incluso para quienes la exploración polar era, más que una labor de carácter geográfico, una carrera que había que ganar a toda costa, un reto al valor, a la fortaleza del hombre, veían en aquellas islas los peldaños esenciales conducentes al que se había convertido en el más codiciado de los trofeos: el Polo Norte Geográfico.

Aunque las experiencias de medio siglo no fomentaban precisamente la esperanza de que el paso al noroeste fuese de gran valor como ruta marítima, éste todavía tenía que ser navegado en su totalidad. En tal aspecto continuó siendo algo así como un deportivo desafío hasta los primeros años del siglo XX.

En 1875, Allen Young, un oficial de la Marina Mercante británica, que había estado a las órdenes de McClintock en el Fox, llevó a cabo un intento, fracasando. Fue el noruego Roald Amundsen el primer hombre que de 1903 a 1905 consiguió unir el Atlántico con el Pacífico por aquella ruta.

Más importancia práctica tuvo el viaje del barón A. E. Nordenskiöld por el paso del nordeste, que todo el mundo había abandonado con excepción de los pescadores rusos desde los fallidos esfuerzos de los marinos del siglo XVII. Esto condujo años más tarde a la apertura de una ruta marítima septentrional por Rusia, lográndose un paso relativamente corto (aunque inseguro) entre dicho país y el Lejano Oriente.

Los de mediados del siglo XIX fueron los años en que se inició la serie de exploraciones brevemente descritas, un período en el que, dentro de Europa, se unieron las fuerzas de la opinión liberal, dando lugar a ahogados impulsos en busca de la libertad personal, rompiendo así las antiguas barreras que continuaban en pie desde las guerras napoleónicas.

Con esta efervescencia general de tipo ideológico, se produjo un amplio avance en el pensamiento científico, el cual tuvo perturbadoras repercusiones sociales e intelectuales. Paradójicamente, hay que registrar también el reafirmamiento del individualismo, la intensificación del nacionalismo, atenuada ésta escasamente por los nuevos y desconcertantes instrumentos destinados a acercar a los humanos: el vapor, el ferrocarril, el telégrafo…

Para compensar tal estado de cosas, sin embargo, surgió en el campo científico el primer proyecto de colaboración internacional, celebrándose en 1882 el *Año Polar Internacional*, precedente del *Año Geofísico Internacional*. El primero de estos acontecimientos dio lugar a un avance sorprendente en un campo de actividad intelectual en el que el intercambio de esfuerzos se tornaba esencial a consecuencia del auge progresivo de la especialización.

En el desarrollo de las exploraciones polares puede advertirse algún reflejo de tales movimientos, en general. Por ejemplo: declinan las expediciones integradas por elementos militares para dejar paso a la iniciativa privada; surge, primero en América del Norte, el explorador individual, el aventurero, no movido por razones científicas. En brusco contraste con lo anterior hay que registrar el auge de la expedición puramente científica, cuyos miembros exploran e investigan a un tiempo.

El advenimiento del explorador particular, independiente, atraído por la aventura o la investigación, o una combinación de ambos móviles, con planes por él concebidos, no emanados del gobierno de su país, es una característica descollante de la segunda mitad del siglo XIX.

Los jefes y promotores de esas empresas privadas de América y Europa no se hallaban respaldados, como ocurría con las antiguas expediciones, totalmente por los fondos gubernamentales. Los organizadores recurrían a las suscripciones públicas o aprovechaban generosas donaciones de la clase adinerada, nueva, recién encumbrada, o admitían subvenciones de los periódicos más populares a cambio de los derechos de publicación en exclusiva. Un diario norteamericano, el *New York Herald*, cuyo propietario, James Gordon Bennet, comisionó en 1872 a Stanley «para que encontrara» a Livingstone, fue el primer financiador sustancial de la exploración del tipo mencionado al respaldar al teniente Frederick Schwatka cuando en 1878 éste emprendió la búsqueda de Franklin y sus hombres.

Las primeras expediciones americanas al Ártico fueron financiadas por un rico armador neoyorquino que había hecho una fortuna adquiriendo los negocios de un hombre que llevaba el curioso nombre de Preserved Fish.

Según se ha referido, éste había enviado al teniente De Haven en busca de la expedición Franklin. Dos años más tarde, el doctor Elisha Kent Kane, médico de la expedición De Haven, que había explorado en su juventud las Filipinas, sometió a la *American Geographical Society* de Nueva York, y a Grinnell, su primer presidente, sus planes para un nuevo viaje.

Su propósito era combinar las tareas que implicaban la búsqueda de Franklin con

un intento —y éste era realmente el objetivo de Kane— para alcanzar el Polo Norte, cruzando la gran barrera de hielo que, eso suponía él, debía rodear un mar polar abierto. La labor de descubrir el rastro de Franklin ofrecía, como Kane sabía perfectamente, un poderoso atractivo de carácter humanitario, y la respuesta de Grinnell no fue menos generosa que anteriormente, al corresponder a las desgarradoras cartas de *lady* Franklin.

Por consiguiente, en 1853, se puso en marcha la segunda expedición Grinnell, al mando de Elisha Kent Kane. Aquélla avanzó por la ruta de la costa occidental de Groenlandia, utilizada en 1852 por el comandante Inglefield, en la *Isabel*. La que se conoce hoy por el nombre de isla Ellesmere fue denominada Inglefield por los miembros de la expedición que salvó a McClure y sus hombres. El citado explorador pudo demostrar, además, que el *Smith Sound*, descubierto por William Baffin, era un canal que conducía al norte, hacia el Polo.

Kane rebasó en nueve millas el punto alcanzado por Inglefield en dirección al norte, pasando dos inviernos en aquellas altas latitudes.

En mayo de 1854, el doctor de la expedición Kane, Isaac Israel Hayes, se puso al frente de un grupo que se dirigió hacia el oeste, cruzando *Smith Sound* y denominando a aquella zona Grinnell Land. Kane, con otro grupo, orientó la exploración hacia el norte, por la costa de Groenlandia bautizando con su nombre (*Kane Basin*) la región situada al norte de Inglefield Land. En el curso de dichas exploraciones, Kane y sus acompañantes fueron los primeros hombres blancos que tuvieron ocasión de contemplar el glaciar de Humboldt, de sesenta millas de longitud, así llamado en honor al geógrafo y viajero alemán ya mencionado al referir los descubrimientos en el Antártico. «Se levantaba —escribió Kane— en forma de sólido y vidriado muro, a noventa metros sobre el nivel del mar… Era una larga y eternamente brillante línea… Aquella masa semisólida avanzaba destruyendo todo rastro de vida, absorbiendo rocas e islas, abriéndose camino irresistiblemente a través de la corteza superficial de un cerrado mar».

Desplazándose hacia el oeste, Kane llegó a un canal (el canal de Kennedy), una salida del Kane Basin en dirección al norte. Pero a su regreso se encontró con que la base se hallaba en apurada situación. El *Advance* había quedado cercado por los hielos. Las superestructuras del buque habían sido utilizadas como combustible. Entre la dotación comenzaban a darse casos de escorbuto. En 1855, no pudiendo resistir allí más tiempo, los expedicionarios llevaron a cabo un arriesgado viaje en tres pequeños botes, dirigiéndose a una colonia danesa, establecida al sudoeste de Groenlandia, donde fueron rescatados por una expedición mandada al efecto, con la ayuda del Congreso, por la *American Geographical Society* y la Cámara de Comercio de Nueva York.

Kane fue descrito como «el más sobresaliente ídolo de la exploración polar americana de mediados de siglo». Su obra titulada *Exploraciones en el Ártico*, elogiada por Washington Irving, podía ser vista entonces encima de las mesas de

todos los gabinetes de su ciudad natal, Filadelfia. Los amantes de Byron, al parecer, se sentían arrebatados por las descripciones que hacía de aquellas recién descubiertas «tierras, de fría sublimidad».

La fama de Kane no se debe únicamente a sus aventuras en el Ártico. A temprana edad habíase enamorado de una chica de trece años de edad, Margaret Fox, que en Rochester formaba con otras dos hermanas un trío de espiritistas, a cuya «oscura y ambigua profesión», él se refería frecuentemente. Esta secreta relación motivó la publicación de un libro escandaloso, rápidamente difundido: *La vida amorosa del Dr. Kane*.

Dos años después del regreso de Kane, Isaac Israel Hayes expuso un plan ideado por él cuyo objetivo era alcanzar el Polo. La empresa en cuestión, declaró, serviría para «realzar ante el mundo el prestigio de nuestro país». Pero el asunto no ofrecía los alicientes, por ejemplo, del proyecto para descubrir el paradero de los miembros de la expedición Franklin y a pesar de los redoblados esfuerzos de la *American Geographical Society* no sólo surgieron dificultades para conseguir los fondos necesarios, sino que hubo quien criticó el plan de Hayes, oponiéndole desfavorables reparos.

Eminentes personalidades, subrayó un periódico de Nueva York, consideraban «que se habían agotado todas las pretensiones de carácter mercantil y científico con respecto a los mares polares». Una voz influyente salvó la situación: la del doctor Gould, de Harvard, quien declaró: «Es un deber del hombre explorar esas desconocidas zonas de nuestro globo. Hay más: tal deber parece pesar especialmente sobre nuestra nación. Europa ha aportado más de lo que le correspondía con sus expediciones geográficas… Nosotros, los americanos, nos hallamos en deuda con el mundo y hemos de proseguir dichas investigaciones».

Una vez más respondió al llamamiento Henry Grinnell y en esta ocasión secundado por un prestigioso grupo de hombres de negocios de Nueva York. Hayes zarpó de Boston en julio de 1860, nueve meses antes del bombardeo de Fort Sumter por las tropas del sur, con cuyo acto se inició la guerra civil.

El día de la partida, Henri Grinnell entregó a Hayes la bandera que Wilkes llevara con la expedición exploradora de los Estados Unidos, diciéndole: «Os la confío a vos, *Sir*. Haced que ondee ante los vientos del Polo Norte. Logrado esto, cuidad de ella y devolvédmela». Todo lo que pudo hacer la expedición Hayes, sin embargo, fue prolongar las exploraciones de Kane por la costa oriental de Ellesmere. No logró acercarse mucho más al Polo.

Entretanto, en marzo de 1860, en la víspera del nombramiento de Abraham Lincoln por la Convención Republicana, surgió otro explorador americano del Ártico, Charles Francis Hall, ya mencionado con relación a las expediciones de búsqueda de la expedición Franklin.

Empobrecido impresor de West Cincinnati, carecía de experiencia, de conocimientos científicos, aparte de no disfrutar de ninguna influencia comercial o

política, ni gozar de posición. No abrigaba ninguna de las ambiciones de Kane o de Hayes. Le impulsaba cierto sentimiento, una reacción ante lo que juzgaba vergonzoso abandono en los esfuerzos colectivos por descubrir el paradero de Franklin. Estaba muy lejos de sentirse desanimado por los hallazgos realizados por los expedicionarios británicos. ¿No suponían en realidad un destello esperanzador en la noche interminable de la tragedia? ¿No sería posible que fueran hallados todavía con vida algunos hombres? Y, aun en el caso de fracasar en tal pretensión, ¿no podrían descubrir diarios, cuadernos de bitácora y cartas que sirvieran para revelar al mundo definitivamente las circunstancias en que se había producido la catástrofe?

Si bien tales argumentos se le antojaron desprovistos de consistencia a McClintock, quien acababa de regresar de su último viaje en busca de Franklin, Hall convenció a los ciudadanos de Ohio y Connecticut. Tal vez estuvieran aún a tiempo… Con la ayuda de Henry Grinnell, «el honorable padre de los descubrimientos americanos en el Ártico», aquél zarpó en el *Rescue* en mayo de 1860, uniéndosele frente al puerto de Boston la goleta *United States*, a bordo de la cual iba Hayes.

La primera expedición al Ártico de Hall había costado menos de un millar de dólares, un tercio de cuya cantidad pertenecía a Grinnell. Carecía de buque. El explorador se enroló en un ballenero de *New London* que efectuaba un viaje ordinario. La expedición contrastaba verdaderamente con las organizadas por la Armada británica, costosas, montadas a gran escala.

Viviendo durante dos años entre los esquimales de la isla de Baffin, usando sus ropas, comiendo carne de foca cruda, habitando en sus casas de nieve, viajando a base de perros y trineo, Hall se convenció de que el futuro explorador del Ártico tendría que aprender «a esquimalizarse», para lo cual habría de habituarse especialmente a comer alimentos crudos.

No encontró el menor vestigio de *sir* John Franklin. En cambio, hizo un asombroso descubrimiento, llevando a América muchas cosas pertenecientes a la desdichada expedición de Frobisher, inexplicablemente desaparecida en su totalidad en el siglo XVIII.

Acompañado por una familia de esquimales, sentada en silencio a su lado, Hall se dedicó a dar conferencias por toda América con el fin de hacerse con dinero, con el cual organizar otra expedición más ambiciosa «que solucionara los misterios que rodeaban el fin de Franklin y sus compañeros».

Grinnell contribuyó generosamente al mantenimiento de los esquimales. Pero, al igual que a muchos otros magnates, la guerra civil le había tratado mal.

Con todo, gracias a la ayuda de las compañías balleneras y a los periódicos, Hall se hizo con dinero suficiente para organizar una expedición modesta. En julio de 1864, muy animoso, zarpaba en otro ballenero, con el fin de pasar cinco años seguidos en el Ártico. Para un hombre blanco, que había de vivir y viajar con los esquimales, la proeza era extraordinaria. Durante aquella dilatada estancia en las

remotas regiones, Hall incrementó considerablemente los conocimientos geográficos con referencia a la península de Melville (al norte de la bahía de Hudson). Desplazándose en trineo por el istmo de Rae, para alcanzar la isla del Rey Guillermo, descubrió, como ya se ha dicho, muchos restos de la expedición Franklin.

Hall se había convertido ahora ya, al igual que Elisha Kent Kane, en un héroe del Ártico para el pueblo de los Estados Unidos, y su expedición de 1871, en la que zarpó con sus esquimales amigos y el naturalista alemán doctor Bessels, en un remolcador de la Armada, el *Polaris*, fue considerada merecedora del apoyo de las autoridades. No se trataba esta vez de buscar a Franklin. Siguiendo a Kane y a Hayes, Hall aspiraba nada menos que «a descubrir el eje norte del gran Globo, de ser posible, o a hallar la prueba definitiva de su inaccesibilidad». Como en el caso de la aventura de Hayes, en su pretendido viaje al Polo Norte, Grinnell se preocupó de que Hall se llevara consigo la bandera de la expedición Wilkes.

En este último viaje, Hall estuvo a punto de lanzarse al asalto del Polo Norte. En una serie de largos viajes en trineo alcanzó los límites septentrionales de la corteza helada de Groenlandia, descubriendo al pie de unas escarpaduras Hall Land, una tierra verde, agradable, abundante en caza, una delicia para los ojos después del desierto de hielo por el que tan penosamente habían estado desplazándose él y sus hombres.

Al norte de Hall Land se encontraba el helado mar de Lincoln. Cruzando el canal de Kennedy (descubierto por Kane), Hall recorrió en sentido ascendente la costa oriental de la isla de Ellesmere, remontándose doscientas millas más allá del punto alcanzado por Kane, a los 82º 11′ de latitud.

Pero ése fue el último de los viajes realizados por el impresor de Cincinnati, quien murió antes de llegar al buque, extenuado a consecuencia de los tremendos esfuerzos. El *Polaris*, al emprender el regreso desde *Smith Sound*, se estrelló contra un enorme témpano. Y en el preciso momento en que estaban siendo sacadas del barco las provisiones, ropas y demás equipo, el barco fue arrastrado, hallándose aún a bordo la mayor parte de la tripulación. El resto de la misma llegó encima de un témpano hasta la costa del Labrador, tras un viaje, a merced de las corrientes, de mil trescientas millas. Cuando los hombres se encontraban agotados ya e iban a perecer de inanición fueron salvados.

Los supervivientes de la última expedición de Hall llegaron a Nueva York en 1874, el año en que nació Ernest Henry Shackleton, quien, siendo todavía un niño, leyó con apasionamiento los libros del famoso explorador. La proximidad del desastre total no había desanimado a Henry Grinnell, que continuaba pensando en el día en que los esfuerzos de los exploradores americanos se verían recompensados con el mayor de todos los triunfos en el Ártico. Al serle devuelta la bandera de Wilkes manifestó «hallarse dispuesto a entregarla de nuevo al jefe de una expedición americana organizada con el fin de conseguir el descubrimiento del Polo».

En Inglaterra y en Europa, entretanto, la exploración polar se desarrollaba con

arreglo a tendencias muy distintas. La primera se movía dentro de las líneas tradicionales. Europa, en cambio, conocía una fase experimental bajo la influencia de nuevas ideas, no ortodoxas. La expedición británica al Ártico, de 1875-1876 no fue, probablemente, un ejemplo muy excepcional del espíritu conservador, complaciente, en realidad, de la Armada de los últimos tiempos victorianos. Participaron en aquélla dos buques, el *Alert* y el *Discovery*, al mando del capitán Georges S. Nares, quien, curioso contraste con su nuevo puesto, había sido relevado de su destino como comandante del *Challenger*, de servicio en el Antártico, un barco que entonces estaba siendo utilizado como laboratorio flotante por un grupo de científicos civiles ocupados en las investigaciones oceanográficas más importantes efectuadas en aguas polares durante la decimoctava centuria.

La expedición a la cual Nares se unió, era precisamente la antítesis de aquella progresiva y científica empresa. Lejos de mirar adelante, supuso por su concepción, organización y métodos un retorno a las ideas de cincuenta años atrás. Solamente en la adición de perros esquimales y de uno de los indígenas de Hall, Hans Hendrick, así como el uso de carne de buey fresca, para complementar los alimentos en conserva suministrados por los almacenes del Almirantazgo, hubo algunas concesiones a las nuevas técnicas, perfeccionadas principalmente por los exploradores norteamericanos.

La intención de los expedicionarios británicos era plantar la bandera de la *Union Jack* en el punto más alejado posible hacia el norte y, al mismo tiempo, compensar con ese hecho el desplazamiento de los balleneros americanos, quienes habían seguido las estelas de los buques de Kane y Hall, en dirección a las ricas pesquerías situadas al norte de Smith Sound.

Las tácticas planeadas para alcanzar tales objetivos han de resultar familiares a quienes recuerden las exploraciones de Parry. Primeramente los buques se abrirían paso entre los hielos, hasta llegar a la latitud más alta posible. Luego, oficiales y marineros abandonarían las naves, para comenzar a arrastrar pesados botes y trineos hasta donde pudieran. Notables fueron las derivaciones de esos denodados esfuerzos, no inferiores a las registradas en los días de Parry. Habiéndose impuesto a las dificultades iniciales, oficiales y marineros insistieron en su heroica labor. Valerosamente se enfrentaron con todos los obstáculos, pretendiendo, animados de un patriótico fervor, batir todos los «récords» conseguidos en el Ártico.

Antes que nada, Nares, siguiendo la ruta ascendente de Hall por la costa occidental de Groenlandia y cruzando las aguas sembradas de hielos de *Smith Sound,* condujo sus buques con formidable destreza hasta el mismo borde del océano Ártico. A continuación, los grupos encargados del arrastre de las embarcaciones menores y trineos avanzaron por las costas de la isla Ellesmere y Groenlandia.

Uno de ellos, en el transcurso del primer verano, rodeó cabo Columbia, el punto más septentrional de la isla Ellesmere, explorando hacia el oeste unas doscientas veinte millas. Agotados por el esfuerzo y debilitados por el escorbuto —plaga de la

cual las expediciones americanas se habían librado por insistir en la dieta esquimal del pescado crudo y la carne de foca—, solamente dos hombres se hallaron a la hora de emprender el regreso en condiciones de repetir lo que habían hecho en el viaje de ida.

Aquel verano, el segundo grupo, al mando del teniente Albert Markham, avanzó a través del mar de hielo en dirección al Polo. Sin hacer más de dos millas de camino por día, perseveraron en su esfuerzo y el 11 de mayo alcanzaban los 82º 48′ de latitud, batiendo (por una milla o dos) las altas latitudes logradas por Parry y Hall. El viaje de regreso estuvo a punto de terminar en una verdadera tragedia. Uno de los botes hubo de ser abandonado, ya que cinco hombres tuvieron que ser transportados en los trineos. Quedaron sólo seis marineros y dos oficiales para la labor que antes hicieran entre todos y una vez más los efectos del escorbuto fueron devastadores. Entre los miembros de la Expedición Nares, cuyo número ascendía a ciento veintiuno, hubo cincuenta y seis casos de escorbuto.

En el verano siguiente, otro grupo, también mandado por el teniente Albert Markham, «alargó» aún más al norte el «récord» logrado anteriormente: cuarenta y ocho millas geográficas más allá del punto alcanzado doce meses antes. En esa distancia quedó establecida la marca hasta la expedición americana de 1882.

Pese a sus notables realizaciones, la expedición Nares fue la última de su clase. Jamás se daría ya, en el siglo XIX, el caso de aquellos buques de la Armada actuando en plan de servicio normal al explorar los mares polares.

Entretanto, un científico alemán, el industrioso y prolífico geógrafo Petermann, concibió una teoría que permitiría el acercamiento al Polo Norte de una manera menos ardua que por los métodos utilizados anteriormente. A causa de una «ramificación» de las cálidas aguas del Gulf Stream al norte del estrecho de Bering, Petermann argumentaba que era probable que en esta parte del Ártico oriental existiera una ruta hacia el norte relativamente libre de hielos.

Dos jóvenes científicos austríacos, el teniente Karl Weyprecht y Julius Payer, de la misma graduación, pertenecientes a la Armada de su país, se sintieron atraídos por aquella idea y con el apoyo del acaudalado conde Wilczek, llevaron a cabo un reconocimiento a lo largo de las costas de Nueva Zembla en el verano de 1871. Hallaron pocos hielos y, muy animados, zarparon al año siguiente en el vapor *Tegethoff*, iniciando así un viaje que si bien no sirvió para reafirmar las teorías de Petermann acabó con el descubrimiento de *Franz Josef Land*.

En octubre de 1872 el *Tegethoff* quedó cercado por los hielos y durante todo el invierno navegó a la deriva, con los témpanos, hacia el noroeste. En el transcurso de la primavera y verano siguientes, Weyprecht y Payer intentaron desesperadamente escapar, abriéndose con sierras y taladros un camino en el hielo, que presentaba un espesor de nueve metros. Cuando ya habían perdido toda esperanza de lograr su objetivo vieron en el horizonte, el 30 de agosto de 1873, lo que para su consuelo parecía ser nada menos que «una radiante tierra alpina», las nevadas laderas del

archipiélago de *Franz Josef Land*.

Llegó el mes de octubre antes de que pudieran efectuar un desembarco en una de las islas, un lugar rocoso, cubierto de nieve y quebrados hielos, un sitio desalentador, que era cualquier cosa menos radiante, carente de caza, sin más señales de vida que los líquenes que se veían esparcidos por un lado u otro, el único indicio de vegetación.

Pasaron el invierno explorando la zona y levantando mapas y al llegar abril decidieron abandonar su buque y dirigirse en un bote a la base de Nueva Zembla. Aquí, frente a la costa, fueron rescatados por un pesquero ruso, el 24 de agosto de 1874.

El descubrimiento de las islas de *Franz Josef Land* —una de las cuales fue bautizada por Weyprecht y Payer con el apellido de su protector, Wilczek— llenaba el inexplorado boquete existente entre los precedentes, con bastante anterioridad, de Spitsbergen y Nueva Zembla.

Más importante, sin embargo, para el futuro de la exploración en el Ártico, fue la hipótesis formulada por Weyprecht y Payer a su regreso: aquellas islas eran, quizás, avanzadillas de una gran masa de tierra, posiblemente un continente, en medio del cual se encontraba el Polo. Esta proposición, no menos extraña que la obsesión de Kane con el abierto mar polar, revela la total ignorancia existente, todavía, en aquellas fechas, acerca de la verdadera naturaleza de la dársena Polar.

Esta misma creencia en una tierra central extendiéndose hacia el sur condujo al teniente George Washington de Long, de la Armada de los Estados Unidos, a seleccionar la isla Wrangel en el mar del este siberiano como un probable peldaño hacia el Polo, una isla que se encontraba suficientemente cerca del estrecho de Bering para verse afectada por la cálida corriente japonesa de que hablara Petermann.

De Long no era un hombre de ciencia, como Weyprecht o Payer. Su expedición fue una ambiciosa aventura, tan espectacular que mereció el apoyo de James Gordon Bennett, el propietario del *New York Herald*, quien el año anterior había financiado el viaje del teniente Schwatka.

Bennett había pensado al principio en valerse de globos para alcanzar el Polo. Finalmente adquirió un yate, el *Pandora*, a bordo del cual Allen Young había intentado sin éxito descubrir el paso por el Noroeste en 1875-1876. En esa nave, tripulada por hombres de la Armada estadounidense, De Long zarpó de San Francisco en 1879 y dio a su buque el nuevo nombre de *Jeannette*.

La expedición fue un verdadero fracaso. El *Jeannette* se vio cercado por los hielos en las proximidades de la isla Herald, descubierta por el capitán Kellett, siendo arrastrado hacia el oeste, hasta más allá de la isla Wrangel (que resultó ser relativamente pequeña), avanzando en dirección norteoeste durante diecisiete meses, para acabar estrellándose al norte de las islas de Nueva Siberia el 12 de junio de 1881.

Su tripulación logró llegar al estuario del río Lena, donde a consecuencia del

hambre y el frío perecieron casi todos los hombres. Sólo se salvó De Long y uno de los marineros.

Para el futuro de la exploración ártica, no obstante, este viaje resultó de gran importancia. En 1884, tres años después del hundimiento del *Jeannette*, fueron hallados unos pantalones impermeables y otros restos procedentes de dicho buque en el extremo de la costa sudoeste de Groenlandia. Este curioso y casual descubrimiento iba a conducir al más ingenioso de todos los intentos para llegar al Polo, llevado a cabo por Fridtjof Nansen.

El último de los mencionados intentos fue el dirigido por el americano mayor Adolphus W. Greeley. Éste tuvo su origen en un proyecto de carácter internacional que era la antítesis de la exploración a base del establecimiento de nuevas marcas.

El teniente Karl Weyprecht, a su regreso de la expedición a *Franz Josef Land*, sugirió en una reunión de la Asociación Médica y Científica Alemana, celebrada en Graz en 1875, que se diera un nuevo sentido a la exploración polar. Consideraba aquél que se habían aplicado muchos esfuerzos a numerosas empresas nacidas, no del afán de conseguir un avance de la Ciencia, sino de móviles que apuntaban únicamente al logro de un prestigio nacional y personal.

Era necesario, argumentaba Weyprecht, ahora que ya había sido llevada a cabo una notable labor en el Ártico, intensificar, desde luego, la exploración científica y además coordinar el esfuerzo nacional e individual, encajándolo en una estructura general cuidadosamente planteada.

Propuso, consecuentemente, Weyprecht, que esa coordinación se llevara a la práctica en las regiones árticas y antárticas, realizando observaciones simultáneas, empleando en unas y otras medios y métodos similares. Dichas observaciones, al ser analizadas, conducirían, quizás, al descubrimiento de leyes y principios fundamentales. Con ellas no se beneficiaría aquella o esta nación, sino toda la humanidad.

Las ideas de Weyprecht encontraron mucha oposición de momento. Pero el joven austríaco era un hombre decidido. Cuatro años más tarde, en 1879, su propuesta fue aprobada por la primera Conferencia Internacional Polar, celebrada en Hamburgo, que condujo al primer Año Polar Internacional de 1882-1883.

Fueron planificadas quince estaciones científicas, cuatro de ellas en el Antártico. De las del Ártico, fijadas en la isla Ellesmere, Groenlandia, Isla de Baffin, Spitsbergen, el mar de Kara y en las desembocaduras de los ríos Yenisey y Lena, hubo una, la citada en primer lugar, de la que se encargó Estados Unidos, que puso el asunto en manos del mayor Adolphus W. Greeley, del ejército americano.

La expedición organizada (si se exceptúa la participación de dos cazadores esquimales) tuvo un carácter militar. Su principal misión consistía en efectuar observaciones meteorológicas y magnéticas en la Grinnell Land de Hayes, de acuerdo con el plan internacional.

En la mente del jefe de los expedicionarios, sin embargo, había también otro

objetivo, el cual se apartaba del espíritu del Año Polar preconizado por Weyprecht.

Se trataba, nada menos, que de un asalto americano al Polo, o por lo menos un intento de batir el «récord» ganado para Inglaterra por el teniente Albert Markham, de la expedición Nares.

En este aspecto Greeley, sorprendentemente, triunfó.

En el mes de abril de 1882, desplazándose en trineos tirados por perros, el teniente Lockwood, el sargento Brainard y el esquimal Frederick se desplazaron a lo largo de la inexplorada costa del norte de Groenlandia, alcanzando los 83º 24′ de latitud, cuatro millas más allá del punto a que llegara Markham en 1876.

El resto de la historia de esta expedición, que sirvió para plantar la bandera de los Estados Unidos más cerca que nadie del Polo, tiene notas trágicas y vergonzosas, componiendo un capítulo detestable de la historia de la exploración polar americana.

Dentro de las fronteras patrias hubo indecisión, incompetencia y corrupción, mayores aún que las que se dieron cuando la expedición de Wilkes al Antártico. En el campo de acción, de lucha, se observó un gran valor por parte de sus miembros y también hambre, locura y muerte. Cuando, después de innumerables y desgraciados retrasos, llegó la expedición de socorro, en junio de 1884, solamente quedaban siete supervivientes, entre los cuales figuraba Greeley.

«Conseguimos realizar aquí lo que nos trajo a estos parajes: ¡batir el mejor “récord”!», tuvo aún fuerzas Greeley para decir a sus salvadores.

Éste fue el espíritu que animó a otro americano, Robert E. Peary, a emprender la conquista del Polo en la primera década del siglo XX.

XV

LA ASCENDENCIA ESCANDINAVA: NORDENSKIÖLD Y NANSEN

Los exploradores y científicos Nordenskiöld y Nansen, que fueron los fundadores de la nueva escuela escandinava de la exploración en el Ártico en los últimos treinta años del siglo XIX, procedían de países en los que la urgencia, la invitación a dicha tarea, a cruzar las fronteras de un mundo desconocido, había formado parte, desde la época de los vikingos, del patrimonio espiritual de su nación.

El barón A. E. Nordenskiöld, aunque nacido en Finlandia, procedía de una antigua familia sueca. Siendo joven, se había visto obligado a abandonar el país mencionado (en aquel tiempo incorporado al territorio ruso), por razones de carácter político. En Estocolmo inició sus estudios sobre el Ártico.

Nordenskiöld, por su formación un científico, especializado en Química y Mineralogía, realizó su primera experiencia en el Ártico en una expedición destinada a Spitsbergen, en 1858, mandada por el geólogo sueco profesor Torell. Los problemas geográficos y geológicos de Spitsbergen, cuyas costas habían sido visitadas por misiones rusas, enviadas por Catalina la Grande, hacía tres siglos que estaban siendo estudiados por una serie de marinos alemanes e ingleses dedicados a la pesca de la ballena (incluido William Scoresby), habiendo atraído a los científicos suecos desde la visita efectuada a aquel punto en 1827 por el geólogo noruego profesor Keilhau.

En 1861, y también en 1864 (con la ayuda de su rico protector, el barón Oscar Dickson), Nordenskiöld regresó a Spitsbergen con el fin de medir un arco de meridiano y registrar determinadas partes del archipiélago, «con una precisión —afirma el explorador Greeley— desconocida hasta entonces en las tierras del Ártico».

Dos años más tarde se trasladó al oeste, con objeto de explorar una región casi desconocida: la vasta capa de hielo de mil quinientas millas de longitud y seiscientas de anchura que cubre casi por completo a Groenlandia y se derrama en forma de acantilados y glaciares en el mar.

Una o dos expediciones danesas bastante deshilvanadas, llevadas a cabo en el siglo XVIII, no habían logrado ningún progreso en el conocimiento de aquel inmenso desierto de hielo. Cien años más tarde, un inspector de la misma nacionalidad, destinado en el sur, el doctor Henry Rink, comenzó a estudiar su significación geográfica, preguntándose si no sería posible que aquella corteza fuese el origen de los icebergs atlánticos y constituyera, quizás, una reliquia de la Edad del Hielo. A partir de ese momento fueron muchos los científicos y exploradores, de diversas nacionalidades, que llegaron a Groenlandia con el propósito de estudiar la inmensa capa, analizando su formación, movimientos y la influencia de la vasta extensión en el tiempo.

Acompañado de un botánico sueco y de dos lapones, Nordenskiöld intentó

infructuosamente en 1870 cruzar la corteza de hielo por su parte estrecha, el extremo meridional. Este primer reconocimiento científico fue seguido por la labor de numerosas expediciones danesas y en el transcurso de una de éstas, en la mandada por Jensen, en 1879, fueron descubiertos los salientes rocosos libres de hielos conocidos por el nombre de «nunataks», acerca de los cuales se había hablado bastante en el siglo XVIII.

El descubrimiento de tales peñascos, de los picos de montañas subglaciales, escasamente cubiertas de tierra, dio origen a una curiosa y excitante idea. ¿No existirían en el interior de Groenlandia, a alguna profundidad, extensiones de tierra cultivable, rica, que debidamente tratada permitiera recoger trigo y algunas hierbas adecuadas para pastos?

Después de otra visita a Spitsbergen en 1872, durante la cual, tras fracasar en un intento de aproximarse al Polo con trineos arrastrados por renos, cruzó el cabo de hielo de *North East Land*, Nordenskiöld concentró su atención en otro problema muy distinto: la navegación por el antiguo paso del nordeste.

Para el mundo occidental, éste hacía tiempo que había perdido todo atractivo como posible ruta marítima a Oriente. En América del Norte se extendían rápidamente los ferrocarriles transcontinentales. Cuando Nordenskiöld se dirigía en 1878, a bordo del vapor *Vega*, hacia el estrecho de Bering, el Gobierno colombiano había concedido a Lesseps la autorización necesaria para construir el canal de Panamá. Pero Nordenskiöld estaba convencido de que para Rusia la navegación por el paso del nordeste podía ser de vital importancia. Quizás abriera una ruta comercial a lo largo de la costa siberiana, gracias a la cual los recursos minerales, escasamente estudiados, de los inmensos territorios de la región oriental rusa, pudiesen ser llevados sin grandes gastos de transporte a la industrial Europa y en particular a la península escandinava. Tal vez fuera posible unir, incluso, los puertos del norte de Rusia con los del océano Pacífico.

Quedaban por añadir a éstos otros argumentos de carácter científico en pro del viaje. Llevando éste a cabo, habría ocasión de efectuar investigaciones geográficas, hidrológicas, geológicas y otras que pertenecían a los dominios de la Historia Natural. Los expedicionarios podrían asimismo «inspeccionar una dilatada extensión marítima casi desconocida».

Tales argumentos le valieron a Nordenskiöld, en julio de 1877, el apoyo del rey de Noruega y Suecia, el de su habitual protector, el barón Oscar Dickson y, especialmente, el de un rico comerciante ruso llamado A. Sibiriakov. Éste apreció unas perspectivas comerciales magníficas para Rusia con la apertura del paso del nordeste.

Un año más tarde, después de efectuar dos viajes de reconocimiento al mar de Kara, Nordenskiöld zarpó del puerto noruego de Tromsö en el buque de trescientas toneladas *Vega*, un vapor-velero, acompañado del *Lena*, que iría hasta el río de ese mismo nombre y dos buques de carga de Sibiriakov que se dirigían al Yenisey. En

respuesta quizás a la sugerencia de Weyprecht, demandando una mayor colaboración internacional en las exploraciones polares, en la expedición figuraban oficiales de las armadas sueca, danesa e italiana, además de un teniente del ejército ruso. Entre la marinería había marineros suecos y cazadores de focas noruegos.

Nordenskiöld, recordando el desastre del *Tegethoff*, frente a Nueva Zembla, decidió desde el principio mantenerse en las proximidades de la costa del norte de Siberia. «Confiaba en que las aguas abiertas y navegables que durante dos años seguidos me habían llevado a través del mar de Kara se extendían con toda probabilidad hasta el estrecho de Bering».

Su viaje, por consiguiente, meticulosamente planeado, careció de episodios trágicos, de esos momentos dramáticos tan frecuentes en la historia de la exploración polar, que a veces constituyen el único motivo para el recuerdo. Todo se deslizó como una seda. El 6 de agosto el convoy llegó a la boca del Yenisey, deteniéndose en un seguro y amplio fondeadero próximo al continente, que Nordenskiöld recordaba de sus viajes de reconocimiento.

Nordenskiöld bautizó una isla adyacente con el nombre de su protector ruso, Sibiriakov, y de aquel refugio dijo que algún día «sería de la mayor importancia para el comercio extranjero de Siberia», llamándole barón Dickson… En la actualidad, el lugar es conocido por el nombre de O. Diksona (isla de Dickson), siendo un puerto importantísimo en la ruta soviética del norte.

Más allá del Yenisey, los buques se adentraron en aguas sólo conocidas por los tripulantes pertenecientes a las tribus del norte de Siberia. Por allí la niebla constituía un enemigo más terrible que el hielo. En agosto, Nordenskiöld escribió: «Continuamos deslizándonos a lo largo de la costa, casi siempre sumergidos en la niebla, que desaparece de vez en cuando, siéndonos posible ver en esos instantes la disposición de aquélla. Para no separarnos, hemos convenido que los dos buques utilicen a intervalos sus silbatos de vapor. El mar aparece tan brillante como un espejo. Vemos hielos impulsados por las corrientes o el viento, pero en pequeña cantidad. En el curso del día hemos dejado atrás una gran extensión helada, ocupando una bahía en la región occidental de la península Chelguskin, el promontorio más septentrional de Asia…».

Luego Nordenskiöld resolvió seguir un rumbo nordeste para comprobar si había alguna extensión de tierra entre la península y las islas de Nueva Siberia. Pero la niebla se espesó y habiéndose enfrentado el *Vega* con un laberinto de hielos regresó al punto de partida. A continuación el buque avanzó en dirección a otras aguas más despejadas, delante de la costa.

Acercándose a ésta, Nordenskiöld siguió un rumbo sudeste, navegando por aguas marcadas como tierra en sus mapas, encaminándose a la desembocadura del río Lena. «Si la costa hubiese continuado —anotó el explorador en su *Viaje del Vega*—, si aquellas aguas hubiesen estado despejadas de obstáculos y la zona navegable hubiera sido inspeccionada con anterioridad debidamente, de manera que no hubiese costado

trabajo mantener el curso del barco cerca de la tierra, el viaje del *Vega* a la desembocadura del Lena no habría sido obstruido nunca por el hielo…».

Esta vez alcanzaron las islas de Nueva Siberia con facilidad y Nordenskiöld recordó los descubrimientos realizados por los exploradores rusos de otros tiempos, llegados a aquellas regiones en busca de marfil. Al efectuar algunos dragados para estudiar la vida marina, extrajo los estropeados restos de unos colmillos de mamut.

Nordenskiöld desechó la tentación de desembarcar por temor a poner en peligro el buen éxito de la expedición, dirigiéndose hacia el sur, en dirección al continente. Entonces fue cuando tropezaron con los primeros seres humanos, desde su salida del estrecho de Kara. Aquéllos iban vestidos con pieles de reno. A bordo de sus canoas y botes, forrados con dichas pieles, formaban un enjambre. Reían y gesticulaban sin cesar cuando Nordenskiöld comenzó a distribuir tabaco y pipas holandesas de arcilla entre ellos.

Etnográficamente, los miembros de esas tribus eran semejantes a los esquimales y Nordenskiöld observó cuánto se parecían sus utensilios caseros a los hallados en algunas tumbas de Groenlandia. Pero todo indicaba que sus contactos tenían lugar más bien con el sur y el este. Aquellos hombres no hablaban ruso pero eran capaces de contar hasta diez en inglés. Este hecho unido al hallazgo de una moneda china y una pieza de un centavo, americana, en poder de los indígenas, evidenciaba la existencia de un intercambio comercial con los balleneros americanos del Pacífico, antes que con la Rusia continental.

Se echaba encima de los viajeros el invierno… Frente al cabo Norte el hielo se arremolinaba en torno a los buques y sólo a ciento veinte millas de cabo Dezhnev, en el mismo umbral de los océanos Ártico y Pacífico, dominando el estrecho de Bering, su camino se hallaba obstruido por un cinturón de témpanos. No tenía aquél más que unas millas de anchura. Pero poseía solidez suficiente para detener al *Vega*.

Descontando los violentos movimientos de hielo, que a mediados de diciembre llevaron a Nordenskiöld a instalar apresuradamente en la costa un refugio, aquél fue un invierno tranquilo. Y con la llegada de la primavera comenzaron a pasar caravanas de trineos arrastrados por renos, camino del estrecho de Bering. Pero quedaban todavía tres meses de espera. Luego, una noche de julio, cuando se disponían a sentarse a la mesa para cenar, convencidos de que la barrera de hielo aún tardaría días en ceder, sintieron repentinamente un débil movimiento en el buque. Enseguida fueron encendidas las calderas y el *Vega* comenzó a desplazarse…

«El mar brillaba como una azogada lámina de cristal, hallándose casi despejado de hielos… De vez en cuando se veía en un punto u otro, asomando la cabeza, una morsa, extrañamente ampliada por la niebla. Muy cerca de nosotros las focas se reunían como enjambres, en grandes cantidades. Bandadas de aves que probablemente anidaban en los empinados acantilados volaban sin cesar alrededor del buque. La red, repetidamente arrastrada por el fondo del mar, nos ponía en las manos numerosas clases de moluscos, crustáceos, etc. Allí un zoólogo se habría encontrado

con un campo de trabajo prácticamente inagotable».

A primera hora de la mañana del 20 de julio, los viajeros pudieron ver entre la niebla, que iba dispersándose, unas alturas en la lejanía. «Aquéllas eran las cumbres montañosas del promontorio más oriental de Asia… A las once nos encontrábamos en medio del estrecho que une el mar Polar del norte con el Pacífico. Desde este punto el *Vega* saludó a los dos Mundos, al Viejo y al Nuevo, con un despliegue de banderas y salvas de artillería».

Las predicciones de Nordenskiöld acerca del valor de su viaje para Rusia habían sido más que justificadas. Con la ayuda de poderosas máquinas quebrantahielos, con aviación, mediante el establecimiento de puestos de observación meteorológica a lo largo de la costa para estudiar las variaciones del tiempo y del hielo, con la ayuda de un complicado servicio hidrográfico para señalizar esas peligrosas y, a menudo, incluso ahora, impasables aguas, la Unión Soviética hizo de la ruta de Nordenskiöld un camino seguido por los buques con más o menos regularidad, bajo la administración de un organismo llamado «Glavsevmor-put». (Ruta del mar del Norte).

En los últimos tiempos han ido surgiendo allí nuevos puertos, siendo la parte interior debidamente explorada. Fue esta ruta la que utilizó Norteamérica para suministrar a la Unión Soviética, en sus horas más críticas, los materiales comprendidos en la Ley de Préstamos y Arriendos, durante la Segunda Guerra Mundial.

El siguiente personaje que aparece en esta leyenda de la exploración escandinava es el alto y rubio noruego Fridtjof Nansen («un auténtico vikingo», dijo de él el almirante McClintock), un hombre que por su audacia, por su fortaleza y su categoría intelectual destaca por encima de todos los exploradores.

Era un científico por vocación, especializado en Zoología, dedicándose más tarde al estudio de la Oceanografía, Matemáticas, Astronomía y otras materias. Efectivamente, Nansen fue un científico toda su vida, aun cuando en los últimos años de su existencia pesaban sobre él graves responsabilidades de carácter nacional e internacional.

Hay que ver en Nansen también, pero de un modo especial, al aventurero. Amaba la exploración no sólo por las emociones que proporciona o por la satisfacción producida por el hecho de llevar a cabo una proeza física, sino también porque estaba convencido (con Ibsen, de quien era un gran admirador), de que la clave del destino del hombre radica en el estudio de la personalidad y en el desarrollo del carácter individual, y que solamente en el silencio y soledad de los parajes naturales puede el ser humano encontrarse a sí mismo. Indudablemente, en este acercamiento a la naturaleza, propio de una mente nórdica, había elementos de escapismo y, desde luego, para Nansen la evasión era una necesidad. La ciencia a secas no era suficiente. Era una cosa demasiado fría, solía decir el explorador. Y en el Ártico, Nansen escribió: «Me encontré con la gran aventura del hielo, profundo y puro como el

infinito, la silenciosa y estrellada noche, los abismos de la naturaleza, la plenitud del misterio vital, la eterna redondez del Universo y su muerte eterna». Únicamente en el Ártico pudo encontrar Nansen algo que supuso un alivio a las oscuras y sombrías imaginaciones, a las dudas y temores que tan constantemente le afligían en el seno del mundo civilizado, inquieto, turbulento.

La carrera de Nansen en el Ártico comenzó en el verano de 1882. Contaba veintiún años de edad cuando se unió a los tripulantes de un buque dedicado a la caza de la foca en aguas de Spitsbergen y Groenlandia, con objeto de adquirir experiencia de tipo zoológico sobre el campo de actividad.

Dos años más tarde, perteneciendo al museo de Bergen, leyó un relato referente al desembarco de Nordenskiöld en la costa oriental de Groenlandia y a su penetración en la capa de hielo. Fue a raíz de la lectura de las descripciones de Nordenskiöld cuando a Nansen se le ocurrieron aquellas atrevidas ideas que iban a transformar la exploración en el Ártico. Inmediatamente planeó atravesar Groenlandia utilizando esquís.

Sus trabajos científicos —unos estudios que efectuó después de graduarse sobre la estructura del sistema nervioso—, le tuvieron ocupado por espacio de tres años. A continuación comenzó a llevar su plan a la práctica. Para mucha gente, la idea de que un grupo de jóvenes se aplicara al intento de cruzar Groenlandia sobre esquís constituía algo incomprensible, absurdo, cómico en verdad. Hasta Nordenskiöld se mostró escéptico. Al final, sin embargo, el explorador sueco quedó prendido en el hechizo personal de aquel impulsivo y brusco joven, formidablemente confiado en sí mismo. Pensaba en cuanto al peligro —que conocía perfectamente—, que valía la pena afrontarlo. Nordenskiöld, en apoyo de las gestiones que Nansen realizaba para conseguir fondos, escribió que «el estudio de la naturaleza real de Groenlandia tiene una significación tan grande, tan fundamental para la ciencia, que apenas resulta posible en este momento descubrir un objetivo más trascendental para una posible expedición…».

Fueron no pocas las influencias negativas que hubo de vencer Nansen. Recordáronle a éste el desastre en que había acabado la expedición alemana que al mando de Koldewey centralizó su actividad en la costa oriental en 1869. Le hicieron ver que hasta Nordenskiöld había fracasado y que en la costa occidental, sólo dos años antes, la desgracia se había cebado sobre un joven americano llamado Robert E. Peary.

Sin embargo, Nansen siguió adelante con sus planes, obteniendo apoyo económico de Dinamarca, que sirvió para completar el que le prestaba Noruega. Seleccionó a tres noruegos para que le acompañaran (uno de ellos Otto Sverdrup, capitán retirado), y dos lapones; proyectó trineos especiales; dedicóse al estudio de la lengua esquimal, siendo su profesor el doctor Henry Rink, especializado en Groenlandia. La simplicidad y la eficiencia del equipo caracterizaron siempre las expediciones de Nansen, quien se ocupaba personalmente del mismo. Los esquís

indios y noruegos, los sacos de dormir, confeccionados con piel de reno, la famosa cocina portátil de Nansen, eran elementos que se incorporaron, por obra del emprendedor y animoso joven, a su primera expedición a Groenlandia. Como siempre, Nansen supervisó todos los detalles, cuidando de prever toda posible contingencia.

En mayo de 1888 Nansen y su grupo, integrado por cinco expertos esquiadores, zarparon en el buque noruego *Jason* en dirección al este de Groenlandia. A causa de las tormentas y los hielos se vieron obligados a desembarcar doscientas millas al sur de su proyectado punto de partida. En el centro de la capa de hielo, en el mes de agosto, el mal tiempo les retuvo, descubriendo que su planeada ruta hacia el oeste era demasiado larga. Los esquís resultaban excesivamente lentos como medio de desplazamiento, si tenían que coger la última embarcación que abandonara la costa occidental de Groenlandia en dirección a Noruega.

Entonces ataron los trineos y confeccionaron unas velas con varios trozos de tejido alquitranado. «Nuestro buque —escribió Nansen—, volaba sobre la nieve, alcanzando velocidades que le dejaban a uno el ánimo en suspenso. Nos deslizábamos, con todo, sobre una áspera superficie, saltando en ocasiones de un montículo a otro… Oscurecía rápidamente pero salió enseguida la Luna, una luna llena que alumbraba bastante, lo suficiente para que pudiéramos evitar las peores hendiduras. Para mí era curioso y extraño el espectáculo que ofrecían aquellos dos buques que se deslizaban a mis espaldas con sus velas cuadradas, semejantes a las que usaran los barcos vikingos de la antigüedad, recortándose sobre la blanca superficie helada y coronados por el disco lunar… Continuamos nuestro rápido avance, pero cada vez íbamos encontrando mayores dificultades… Divisábamos numerosas grietas a nuestros pies. Éstas adoptaban una disposición paralela entre sí, apareciendo a nuestros ojos como largas y azuladas manchas». Pero cuando llegaron a la costa occidental, después de un viaje de más de cuatrocientas millas —un viaje en el transcurso del cual habían trepado a más de setecientos metros sobre el nivel del mar—, comprobaron que el barco se había marchado.

Después de pasar el invierno de 1888-1889 entre los esquimales, Nansen regresó a Noruega. Ya era famoso. A Nansen, el científico, la expedición le deparó una recompensa: había advertido toda la significación de aquella gran masa de hielo, reducida por las descargas de los glaciares, renovada por las continuas precipitaciones. Para Nansen, el hombre, el viaje había sido una experiencia inolvidable… «Cuando la Luna se elevaba en el cielo, quedando como suspendida sobre las heladas crestas y ondulaciones de la infinita extensión, bañando el extraño mundo que nos rodeaba con sus plateados rayos, entonces la paz descendía sobre todos nosotros y la vida cobraba una inexpresable belleza».

Nansen fue el primero que cruzó la capa de hielo de Groenlandia. Luego tuvo algunos seguidores: el americano Robert E. Peary, el suizo De Quervain, el danés J. P. Koch, quien invernó (con Alfred Wegener) en *Dronning Louise Land*.

De todos ellos, el de Peary, que tuvo lugar en 1871, fue el más notable. En ochenta días realizó un desplazamiento de mil cuatrocientas millas por el extremo septentrional de la corteza de hielo, penetrando en la misma desde el oeste. Nada se sabía entonces del interior de Groenlandia en sus partes norte y nordeste. Descendiendo rápidamente hacia la costa oriental, Peary alcanzó el borde de un gran acantilado rocoso que dominaba la «bahía de la Independencia». Ésta no era, como él había pensado, parte del mar oriental de Groenlandia, sino el extremo occidental de un profundo fiordo. Sin embargo, en este viaje, Peary comprobó la insularidad de Groenlandia. Los viajes del explorador por la enorme isla fueron en su esencia ejercicios de entrenamiento, rigurosas pruebas concebidas con vistas a un proyecto más ambicioso: la expedición al Polo Norte.

Nansen, entretanto, había estado estudiando una empresa más audaz, que iba a suscitar numerosas controversias: su viaje a la deriva por la dársena polar, en el *Fram*. La idea se le había ocurrido mucho antes de cruzar Groenlandia, al leer un artículo escrito por el meteorólogo profesor Henrik Mohn en un periódico llamado *Morgenbladet*. Mohn argumentaba que los restos del buque de De Long, el *Jeannette*, hundido tres años antes frente a las islas de Nueva Siberia, podían haber sido arrastrados a través del mar polar, en dirección al sudoeste de Groenlandia, por un témpano flotante, rodeando la extremidad meridional de cabo Farvel para remontarse luego hasta Julianehaab.

Nansen vio enseguida las posibilidades de la aventura y en 1890, a su regreso de Groenlandia, hizo públicos sus planes. «En el caso de que un témpano pueda moverse a la deriva, cruzando regiones desconocidas, tal desplazamiento debe figurar en la lista de los servicios rendidos por la exploración», declaró. Utilizando aquella corriente transpolar, valiéndose de un buque de casco muy estrecho, de manera que le permitiera deslizarse «como una anguila entre los hielos», Nansen confiaba en poder cruzar la dársena polar, como los restos del *Jeannette* habíanla atravesado.

En 1890 (corrían los días del mes de febrero), Nansen se dirigió a la Sociedad Geográfica Noruega y refiriéndose a las empresas de Parry, Nares y Markham, en sus esforzados forcejeos contra los hielos del Ártico, atrajo la atención de todos hacia los principios fundamentales en que basaba sus planes.

«Si nos fijamos bien en las fuerzas naturales, tal como se dan allí, e intentamos movernos de acuerdo con ellas, en lugar de combatirlas, hallaremos el camino más seguro y fácil para alcanzar el Polo. No conduce a nada actuar contra la corriente, como se ha hecho en el curso de las expediciones anteriores…».

A continuación ordenó debidamente las pruebas que aducía para justificar su teoría. No se trataba solamente de los restos del *Jeannette*. ¿No había sido hallado en la costa de Groenlandia un utensilio de madera utilizado por los esquimales de Alaska? ¿No había quedado demostrado que muchos objetos encontrados en la costa oriental de Groenlandia procedían de Siberia? Hasta los sedimentos que él mismo había recogido en aquella región, según había quedado probado, tenían su origen en

los ríos siberianos. Al menos, no restaba duda alguna sobre la existencia de una corriente transpolar. «Entra en lo posible —confesó Nansen, sin embargo— que la corriente no nos lleve exactamente a través del Polo, pero lo principal es explorar esas zonas desconocidas».

No obstante, quedaban incógnitas por despejar. Un buque no podía navegar a la deriva exactamente igual que un témpano de hielo El general Adolphus Washington Greeley, jefe de la desastrosa expedición americana de 1881-1884, gran admirador de la técnica británica en el Ártico, expresó con franqueza su disconformidad.

«Dudo de que haya un solo hidrógrafo —declaró— que estudie con seriedad su teoría acerca de las corrientes polares; dudo asimismo que se encuentre algún viajero del Ártico que apruebe su plan… Este género de exploraciones ya son en sí bastante temerarias, a base de los métodos tradicionales, para que ahora el doctor. Nansen aporte a ellas un ilógico plan de autodestrucción».

En Londres, en 1892, Nansen se enfrentó con los miembros de la *Royal Geographical Society*, encontrándose con que los almirantes del Ártico de la época de la búsqueda de la expedición Franklin se habían unido firmemente. Pero aquello para él no fue del todo descorazonador.

El almirante *sir* George Nares, rechazando calmosamente las pruebas presentadas, declaró que las probabilidades de éxito en el plan de Nansen eran mínimas. *Sir* Allen Young, el desafortunado navegante del paso del noroeste, pensaba como Weyprecht que habría tierra en todas direcciones cerca del Polo, lo cual constituía para los expedicionarios el más temible peligro. El almirante *sir* George Richards no se inclinaba por amparar las «expediciones náuticas de aficionados».

Hasta el viejo *sir* Joseph Hooker, el superviviente de la expedición al Antártico mandada por Ross, aunque no llegó a decir que el proyecto de Nansen fuera de imposible realización, consideró «que el objetivo perseguido no justificaba la exposición de ciertas vidas, sumamente valiosas», agregando que abrigaba la esperanza de que Nansen «aplicara sus admirables recursos personales a la continuación de algunas tareas menos peligrosas encaminadas a resolver el misterio de la zona ártica».

Solamente el almirante *sir* Leopold McClintock y el capitán Wiggins, que había navegado por el mar de Kara, consideraron seriamente la visión de Nansen, juzgando su proyecto muy osado. «Éste —declaró McClintock— es el programa de trabajos más audaz que se ha expuesto ante la *Royal Geographical Society*». Nansen, estimulado por la opinión de un explorador tan eminente, resistió inconmovible los desaires anteriores. Después de expresar su gratitud a «los eminentes hombres del Ártico», declaró: «En ningún lugar hubiera podido hallar mejor estímulo para llevar adelante mi plan, ya que las críticas suscitadas por el mismo, con sus argumentos consecuentes, no han llegado a convencerme de que esté equivocado en mis opiniones acerca de las corrientes o en torno a la expedición».

Críticas similares se dieron también en Noruega, pero Nansen acabó recibiendo

toda la ayuda que necesitaba y no experimentó ninguna de las dificultades con que se enfrentara antes de la expedición a Groenlandia. Dos tercios del presupuesto fueron proporcionados por el Gobierno y Storthing; una lista de suscriptores encabezada por el rey Oscar arrojó el resto.

El 24 de julio de 1893, el *Fram* («Adelante»), especialmente proyectado por un ingeniero escocés, zarpó para el Ártico al mando del capitán Otto Sverdrup, compañero de Nansen en el cruce de Groenlandia, con los trece miembros de la expedición, de nacionalidad noruega. Los alimentos habían sido escogidos, al igual que los instrumentos científicos, con el máximo cuidado, requiriéndose el consejo de expertos noruegos, suecos, alemanes y holandeses, que estudiaron todas las cuestiones referentes a la dieta. Rusia aportó también su contribución, siendo adquiridos perros siberianos. En las islas de Nueva Siberia fueron establecidos tres depósitos de víveres, a expensas de Nicolai Kelch, de Irkutsk.

En 1893, el *Fram*, después de costear por los continentes europeo y asiático, se adentró en los hielos por el norte de las mencionadas islas. Entonces comenzó la larga navegación a la deriva. Al final del mes de septiembre de dicho año, el buque quedó cercado y los tripulantes contemplaron resignados la perspectiva de pasar dos o tres años aislados, vagando de un lado para otro.

El timón del *Fram* fue izado y se procedió a desmantelar el motor, que después de engrasado se guardó. Para que las horas y los días pasaran más deprisa, había ocupaciones a bordo para todos. Era necesario efectuar constantes sondeos y tomar las temperaturas del mar a distintas profundidades, cuando podía ser localizada una abertura entre los hielos. Efectuábanse, asimismo, observaciones magnéticas. Nansen, actuando con el estilo polar tradicional, editó un semanario llamado *Framsjaa*. Solamente la ocasional aparición de un oso, avanzando torpe pero amenazador al costado del buque, rompía la monotonía de aquella organizada y rutinaria existencia.

El rumbo seguido por el *Fram* era a menudo errático, alarmante. En ocasiones el buque giraba, apuntando su proa hacia el sur, como si ansiara alcanzar —pensaba Nansen—, las costas meridionales. Pero luego daba la vuelta en sentido contrario, igual que si se hallara bajo la influencia de un poder invisible. A despecho de estas desconcertantes maniobras, dictadas al parecer por un azar caprichoso, se movían con más o menos exactitud hacia el norte, con la corriente, a lo largo de la ruta seguida por los restos del *Jeannette*.

De todos los hombres que se encontraban a bordo de la nave, Nansen era, quizá, quien sentía más agudamente la monotonía y el encierro a que les obligaba aquel viaje. «Ansío como nunca el regreso a la vida —escribió en su diario—. Los meses pasan uno tras otro… ¡Oh! A veces esta inactividad parece pesar terriblemente sobre el alma, y la vida se le antoja a uno tan negra como la noche invernal… Nada aparece ya iluminado por la luz del sol… Aquí no cuenta otra cosa que el pasado y el lejano futuro, muy distante todavía. Experimento unos impulsos extraños de romper bruscamente con esta calma mortal, con esta inercia, buscando una salida para mis

energías, dolorosamente contenidas. ¿No podría sucedemos algo? ¿No podría desencadenarse un huracán y desgarrar estos hielos, removiéndolos como si fueran olas, las olas de un mar abierto, despejado de obstáculos?».

Dos años habían pasado ya desde la salida del *Fram* de Noruega y ya se estaba haciendo patente que a pesar de seguir un rumbo noroeste el barco no cruzaría el Polo. En consecuencia, en los primeros días de la primavera de 1895, Nansen adoptó una de las decisiones más atrevidas que registrara la historia de las exploraciones polares: dirigirse hacia el Polo acompañado de uno de sus camaradas, H. Johansen, dejando el *Fram* encomendado a la paciencia y destreza de su capitán, Otto Sverdrup. Los expedicionarios se llevarían consigo trineos, perros, dos «kayaks» y víveres para cien días. Ni siquiera Nansen, científico por vocación, podía resistirse al imperioso deseo de aprovechar aquella oportunidad que se le presentaba de plantar la bandera de su país en el extremo septentrional del eje de la Tierra.

El 14 de marzo de 1895, Nansen y Johansen dejaron el cálido y seguro refugio del *Fram* para iniciar su viaje. Al principio se desplazaron con rapidez y seguridad sobre la helada llanura. Luego se enfrentaron con enormes promontorios, tan irregulares que los trineos volcaban y de resultas de estos incidentes las finas pieles de sus «kayaks» esquimales quedaron desgarradas. «Nos encontrábamos con ondulación tras ondulación —escribió Nansen—, y un piso quebrado bajo nosotros… A todo esto, desde la cumbre de las elevaciones, se divisaba siempre el mismo panorama: un verdadero caos de bloques de hielo extendiéndose hasta donde alcanzaba la vista».

A los veintitrés días, en medio de un frío tan intenso que las ropas se les helaron, produciéndoles profundos cortes en las muñecas, llegaron a los 86º 14′ de latitud N. Estaban a doscientas veinticuatro millas náuticas del Polo, a ciento setenta millas más al norte que ningún otro explorador anterior. Pero dadas las condiciones reinantes, no pudieron hacer otra cosa mejor que volverse y el 8 de abril de 1895 iniciaron el regreso, dirigiéndose a la tierra más próxima, *Franz Josef Land*.

Durante los meses de abril, mayo y junio se desplazaron sobre una corteza de hielo cada vez más traidora, a medida que la misma se tornaba progresivamente más fina bajo los cálidos rayos solares. Veíanse obligados, frecuentemente, a dar grandes rodeos para evitar algunas grandes extensiones líquidas.

El 11 de julio de 1895, Nansen escribió: «El paisaje es de una monotonía indescriptible, como difícilmente se puede imaginar. Hora tras hora, tenemos que efectuar los mismos trabajos… No se ve el menor vestigio de tierra en ninguna dirección… Nos sentimos desfallecer cuando vemos ante nosotros el hielo en forma de impenetrable laberinto de promontorios, pasadizos y enormes bloques superpuestos desordenadamente. Hay momentos en que pensamos que todo esto sólo es accesible para los seres provistos de alas…».

Poco más adelante, sin embargo, la corteza de hielo se quebró, divisando los viajeros a lo lejos la oscura superficie del mar. A cierta distancia vieron también tierra. «Al fin se ha producido el milagro… Tierra, tierra… Y cuando ya habíamos

renunciado a esa esperanza… Yo me la había imaginado con formas muy diversas, sembrada de altos picos y deslumbrantes glaciares, pero jamás así». Colocando los trineos sobre los «kayaks», sólidamente amarrados, elevaron una vela, comenzando a desplazarse con rapidez por las aguas. Los dos viajeros se quedaron como en éxtasis, asombrados al verse danzando sobre el líquido elemento, sobre las olas, tras muchos meses de agotadores esfuerzos.

Después de un invierno en *Franz Josef Land,* que pasaron acomodados en una choza de piedras, alimentándose con carne de oso, procurándose luz y calor a base de la grasa de morsa, Nansen y Johansen se encaminaron al sur, donde en mayo de 1896 se encontraron con Jackson, de la expedición Jackson-Harmsworth. Nunca se ha dado un encuentro más asombroso o dramático. Primero los dos hombres oyeron el ladrido de un perro y luego el increíble sonido de una voz, «una voz humana, una cosa extraña, la primera que percibíamos en el espacio de tres años». Solamente leyendo la descripción que de aquella escena hizo Nansen en su obra *Farthest North* puede uno sentir plenamente la emoción del momento.

Frederick Jackson, un inglés a quien respaldaba, a la manera americana, Alfred Harmsworth, más tarde lord Northcliffe, confiaba, al igual que Weyprecht y De Long, hallar en *Franz Josef Land* el comienzo de una ruta terrestre al Polo. En el curso de sus exploraciones pudo comprobar los reconocimientos efectuados por Weyprecht y un inglés llamado Leigh Smith (quién visitó las islas y perdió su yate, el *Eira*, en los hielos en 1881-1882), con resultados que influirían decisivamente en el cambio del mapa de *Franz Josef Land*.

La expedición Jackson merece mencionarse también en otro aspecto. Sus miembros utilizaron pequeños caballos para arrastrar sus trineos, en lugar de perros —los cuales se reservaban para la caza—, y cuando aquéllos se unieron (parte de los mismos), a Scott y Shackleton en el Antártico, éstos elogiaron los procedimientos de Jackson. Scott y Shackleton estimaron tales métodos superiores a los utilizados por Nansen, Amundsen y otros noruegos, los cuales obligaban, cuando las cargas de los trineos disminuían, a matar a los perros sobrantes para que sirviesen de alimento a los demás, o incluso a evitar el transporte de otros víveres, destinándose la carne producto de la matanza al consumo humano.

Para Nansen y Johansen, que sólo disponían para su transporte de dos «kayaks» (que hacían agua por todas partes), con los que habían de salvar las ciento sesenta millas que les separaban de la tierra más cercana, el encuentro con la expedición inglesa fue una gran suerte, un hecho casi milagroso. Para Jackson, sin embargo, quien se disponía a iniciar otro viaje hacia el norte, en busca de una tierra que le llevara al Polo, aquél puso fin a sus esperanzas, ya que Nansen había probado que mar y sólo mar —un mar no abierto como Kane y otros se habían imaginado, sino perpetuamente helado—, había alrededor del Polo, llenando la dársena de éste.

Cuando Nansen y Johansen llegaron a Noruega en el buque de Jackson, el *Windward*, todo el mundo los acogió como hombres que regresaran de un viaje al

otro mundo. Las primeras noticias recibidas al día siguiente de su llegada acerca de la suerte corrida por el *Fram* no fueron menos impresionantes. Después de un viaje de treinta y cinco meses había salido de la masa de hielos por el noroeste de Spitsbergen, recalando sin sufrir el menor daño, sin tener una sola baja en la tripulación, en Tromsö. Aquél era el último acto, el momento culminante de un plan triunfal, el mismo que el general Greeley calificaba de ilógico y de tendente a la autodestrucción.

La expedición del *Fram* al Ártico no constituyó solamente un gran viaje, debido a la visión y genio de un hombre extraordinario. Su labor científica, basada en largas y continuas observaciones en las latitudes más altas, principalmente sobre temas de Oceanografía y Meteorología, había de ser el fundamento de las tareas que en el futuro se emprendieran en aquellas regiones. En este aspecto y en la atención que Nansen prestó a los principios científicos reguladores de la dieta y nutrición, la expedición del *Fram* es un hito memorable en la historia polar.

La carrera posterior de Nansen en los sectores diplomático y político, como protagonista de la independencia de Noruega, como delegado en la Sociedad de Naciones tras la Primera Guerra Mundial, como organizador de la repatriación de prisioneros y de la campaña contra el hambre, se sale fuera de los límites de la presente obra.

El premio Nobel fue el premio a una vida de incesante dedicación a la causa de la cultura humana, de la libertad, de la felicidad del prójimo.

En todos esos campos de actividad Nansen mostró las mismas dotes de hombre imaginativo y visionario que había puesto de relieve en el sector de la exploración científica.

Nansen fue también el historiador erudito de los primeros viajes de los vikingos por el Ártico. Pero su mente no se centró sólo en el estudio del pasado. Antes de que finalizara el siglo XIX su atención se centró en los nuevos instrumentos que la Ciencia iba a poner al servicio de la exploración polar: el submarino, por ejemplo. Éste acabaría uniendo el Atlántico con el Pacífico por debajo de los hielos. Otros elementos suministrados por el progreso serían los globos aerostáticos y la aviación.

Nansen fue fundador y primer presidente de una sociedad internacional dedicada a la exploración del Ártico con auxilio del aeroplano, arma esencialmente moderna.

En el verano en que falleció, el de 1930, estaba planeando un vuelo con el *Graf Zeppelin* sobre los mares helados, a través de los cuales en otro tiempo navegara el *Fram*.

Fridtjof Nansen murió sin haber podido llevar a la práctica un proyecto en el que había concentrado sus ilusiones: una expedición al Polo Sur. Había estado pensando en él desde el mismo instante de su regreso del Ártico, conservando el *Fram* en reserva para tal fin. En 1907 su compatriota Roald Amundsen le pidió prestado el buque para hacer un viaje al Ártico, en esta ocasión con el propósito de cruzar el Polo. Para Nansen ésta fue una de las decisiones más difíciles de adoptar, más que

ninguna de las que había tomado anteriormente. Iba siendo un hombre entrado en años y aquello significaba el abandono de sus ambiciosos planes en el Antártico, por lo cual accedió a la propuesta de Amundsen muy a su pesar. No sospechaba entonces, en absoluto, que la expedición al Ártico de Roald Amundsen se orientaría, con gran asombro de Scott y del mundo, hacia el mismo proyecto en que durante tanto tiempo había estado pensando…

XVI

LA ASCENDENCIA ESCANDINAVA: SVERDRUP Y AMUNDSEN

El *Fram* llegó a Tromsö el 24 de agosto de 1896. A raíz de este hecho se produjo un incremento de las exploraciones en el Ártico, merced a los noruegos, quienes debían su inspiración y su adiestramiento al gran Fridtjof Nansen.

Los exploradores Otto Sverdrup, capitán de la *Fram*, y Roald Amundsen, muy joven, no poseían la categoría intelectual ni la amplitud de visión que caracterizaban al genial Nansen. Sin embargo, al igual que éste, se habían convertido en maestros de la exploración técnica polar y en los nueve años que van de 1898 a 1906, con sus viajes y descubrimientos añadieron tantas tierras a los futuros territorios del noroeste del Canadá como los buques encuadrados en las operaciones de investigación Franklin.

Cuando los que respaldaron la expedición de la *Fram* se encontraron con la negativa de Nansen, que no quería embarcar enseguida con objeto de realizar otro viaje de larga duración por el Ártico, fue natural que aquéllos se volvieran hacia Otto Sverdrup, su mano derecha en la primera travesía de Groenlandia y en la expedición de navegación a la deriva por la dársena polar.

Una vez más, iba a ser utilizado el *Fram* pero en la presente ocasión el punto de destino sería el norte de Groenlandia. Los viajes terrestres llevados a cabo en esta zona por el americano Robert E. Peary habían puesto de manifiesto que allí quedaban muchos problemas sin resolver, existiendo también muchas posibilidades de nuevos descubrimientos.

«De acuerdo con el doctor Nansen y los patrocinadores de la expedición —escribió más tarde Sverdrup—, establecimos la ruta a seguir: remontando el estrecho de Smith y la dársena de Kane, cruzaríamos los canales de Kennedy y Robertson, llegando a la costa norte de Groenlandia antes de iniciar la primera invernada. Desde aquí efectuaríamos expediciones con trineos en dirección al punto más septentrional de Groenlandia, avanzando también todo lo que pudiéramos hacia la costa este».

Tales desplazamientos, al ampliar y consolidar los descubrimientos de Peary, eliminarían las dudas que quedaran acerca de la insularidad de Groenlandia, completando la exploración de las costas septentrionales y orientales. «No se trataba —añadió Sverdrup—, de alcanzar el Polo».

Para los noruegos la elección del norte de Groenlandia resultó una decisión desafortunada pues provocó un inmediato choque entre Sverdrup y Robert E. Peary.

En 1891 Peary regresó a Groenlandia, acompañado esta vez por un hombre notable, Matthew Henson, su servidor negro, a quien el explorador conociera como dependiente de una sombrerería de Washington. Ésta fue la expedición en el transcurso de la cual Peary, Henson, Eivind Astrup, un joven cazador noruego, y

varios esquimales alcanzaron la «bahía de la Independencia», en la costa oriental, tras un viaje de 1200 millas. En 1894, el mal tiempo y una epidemia que se presentó entre sus perros, obligaron a Peary a retroceder 130 millas. Pero al año siguiente se lanzó de nuevo a través de la capa de hielos y a despecho de la pérdida de todos sus abastecimientos más esenciales durante una tormenta de nieve, alcanzó por segunda vez la costa este.

Cuando contaba veinticuatro años de edad, Peary había escrito a su madre: «No cesaré en mis esfuerzos hasta que mi nombre sea conocido en todo el mundo». Un año más tarde se incorporaba al cuerpo de ingeniería civil de la Armada de los Estados Unidos. Trabajando en el canal de Nicaragua llegó a sus manos un relato de los viajes realizados por Nordenskiöld.

Peary vio enseguida en la exploración polar su camino hacia la fama, un camino que conducía al más ansiado de todos los premios geográficos de entonces: el Polo Norte. Durante bastante tiempo mantuvo en secreto sus ambiciones. Pero en enero de 1897, cuando Sverdrup y Nansen discutían su plan de exploraciones alrededor del norte de Groenlandia, Peary dio a conocer su proyecto «para realizar un viaje al Ártico cuyo objetivo principal fuese alcanzar el Polo Norte».

Tal era el fin de la expedición de Peary en el *Windward*, llevada a cabo de 1898 a 1902. Aquél no podía concebir que las exploraciones de Sverdrup en Groenlandia no estuviesen orientadas, como la suya, hacia el Polo. Veía en el famoso y experto explorador noruego un rival en potencia, altamente peligroso, quien amenazaba con reducir a la nada sus años de laboriosa preparación y estudio, amenazando arruinar toda una vida de trabajos. «La introducción de un factor perturbador al apropiarse otro de mi plan e irrumpir en mi zona de actividades…». Con estas palabras, el amargado Peary se refería a los planes forjados por Sverdrup.

Como éste se proponía navegar con el *Fram* por el estrecho de Smith, para Peary constituía una cuestión vital llegar allí el primero. El incidente es válido para ilustrar las desconfianzas, celos y envidias predominantes entre aquella nueva clase de exploradores profesionales, independientes, movidos por la ambición de lograr fama y fortuna merced a la exploración polar.

En 1898 los hielos impidieron que Peary y Sverdrup llegaran al norte del estrecho de Smith. El *Fram* se retiró hacia el sur de la península de Bache. En la siguiente primavera, para evitarse nuevas y embarazosas complicaciones, Sverdrup suspendió de momento sus planes, retirándose hacia el estrecho de Jones, donde el *Fram* pasó un segundo invierno.

Su nuevo objetivo eran las partes occidentales, inexploradas, de la isla Ellesmere y a lo largo de la primavera no solamente fue aquella accidentada costa —King Oscar Land—, registrada en los mapas por el segundo de Sverdrup, Gunnar Isachsen, sino que se descubrieron nuevas tierras hacia el Oeste. Además, Gunnar Isachsen realizó su cometido con una precisión pocas veces superada en las tareas exploratorias.

Preparándose para una nueva y extensa campaña, el *Fram* se desplazó hacia Jones

Sound para pasar el tercer invierno. En el transcurso de la primavera se registraron en los mapas las islas de Axel Heiberg, Isachsen, Amund y Ellef Ringnes (nombre este último de uno de los patrocinadores de la expedición), estudiándose además su Geología e Historia Natural.

Los descubrimientos de las islas Sverdrup, como fue llamado aquel conjunto, y las montañas y bahías de King Oscar Land, pueden ser comparados por su importancia únicamente con los conseguidos por los buques fletados tiempo atrás para investigar el paradero de aquellos que integraron la expedición Franklin. Por haber sido logrados por un solo barco, por haber llegado éste a navegar por un verdadero laberinto de canales, barridos por corrientes violentas y opuestas, agravadas por la presencia de los hielos, por haber sabido dirigir su expedición con seguridad (proeza comparable únicamente con la de *sir* John Ross), a través de cuatro inviernos polares consecutivos, Sverdrup se convirtió en el piloto más destacado de su época.

Otto Sverdrup regresó a Noruega en 1902. Un año después, Roald Amundsen iniciaba un viaje al Ártico. Amundsen era, como Peary, un explorador profesional, un hombre que no veía en la exploración un pasatiempo, una oportunidad para entregarse a la investigación sino, simplemente, una profesión o carrera, que él había preferido a la Medicina.

Astuto, dotado de una clara visión, metódico (en todos los aspectos menos en el financiero), preparó su empresa con todo cuidado. Aprendió el arte de navegar a bordo de un buque de vela. Asimiló conocimientos relativos a la exploración técnica y científica durante la expedición belga de Gerlache, efectuada en 1897. Y como los estudios magnéticos eran, desde el punto de vista de las organizaciones que aportaban los fondos necesarios para aquellas tareas, algo imprescindible, anexo además al proyecto que él se proponía convertir en realidad, esto es, la navegación por el paso del noroeste, estuvo en Hamburgo, poniéndose al corriente en cuestiones de magnetismo terrestre.

Desde el último intento llevado a cabo para localizar el referido paso habían transcurrido veinticinco años, aproximadamente. En 1875, Allen Young, siguiendo la ruta recomendada por McClintock, por el estrecho de Peel abajo, se había detenido por causa de los hielos en las cercanías de la entrada del estrecho de Bellot (consúltese el mapa incluido al final de este libro). Al año siguiente realizó otro intento pero se vio apartado de su objetivo por el Almirantazgo (por insistencia de la *Royal Geographical Society*), para que actuase como relevo de la expedición de Nares. Amundsen decidió seguir la ruta aprobada por Allen Young y como el hallazgo del paso del noroeste despertaba poco interés planeó combinar este viaje con un año de observaciones magnéticas en la vecindad del Polo Norte Magnético.

Al filo de la medianoche del 16 de junio de 1903, el buque de Amundsen, el *Gjøa*, de 100 toneladas, aparejado de cúter y equipado con un motor auxiliar, abandonó el puerto de Christiania… Díjose que secretamente, para evitar a un

acreedor que pretendía que la expedición no se realizase.

Amundsen contaba entonces veintinueve años solamente. En el mes de agosto llegaba a la isla de Beechey (donde Franklin había pasado su primer invierno), efectuando después un buen avance por el estrecho de Peel. El momento más critico sobrevino cuando el *Gjøa* se acercaba a las islas de La Rouquette, donde el *Pandora*, el yate de Allen Young, se había detenido.

Pero esta vez no había allí ninguna maciza barrera de hielo. Cuando Amundsen, en su ansiedad, paseaba por la angosta cubierta de su buque notó en éste un balanceo irregular. Al principio fue casi imperceptible. Luego, concentrando en él su atención, lo advirtió con toda claridad. «No habría cambiado aquel movimiento por ningún dinero del mundo —confesó—. Un leve oleaje acariciaba el casco del buque… Tratábase de un mensaje del mar abierto. Éste, hacia el sur, se hallaba despejado».

Después de navegar entre espesas nieblas, temporales y ventiscas en el estrecho de Franklin y también en el de Rae, el *Gjøa* llegó a una región en la que imperaba el buen tiempo. Las aguas aparecían tranquilas al sudeste de la isla del Rey Guillermo y aquí, en un pequeño puerto, Gjøa Haven (excelentemente situado para que Wiik, el especialista, llevase a cabo sus observaciones sobre el Polo Magnético), Amundsen pasó dos inviernos, diecinueve meses en total.

Para Amundsen, el Amundsen del Antártico, el hombre que estaba destinado a alcanzar antes que nadie el Polo Sur, que invirtió aquel tiempo provechosamente, efectuando continuos desplazamientos en trineo a lo largo de la costa oriental de la isla Victoria, aprendiendo de los esquimales su técnica del viaje, y lo que era más importante para sus futuras empresas, los métodos que empleaban para alimentar y manejar a los perros, dichos meses fueron de un valor inestimable.

A finales de julio de 1905, el *Gjøa* zarpó y en el mes de agosto se encontraba en aguas de la bahía de Cambridge, alcanzada por Collinson en el *Enterprise*, un buque mucho más grande, en 1852. El 7 de agosto, el día en que el ancla del *Gjøa* se hundió en las poco profundas aguas de cabo Colbourne, hacia el oeste, escribió Amundsen, «fue una jornada muy significativa en la historia de nuestra expedición, por haber navegado con nuestro buque por el hasta entonces no resuelto eslabón del paso del noroeste».

Tras un tercer invierno en King Point, al norte de la desembocadura del río Mackenzie (donde Wiik murió), en 1906, el *Gjøa* se internó en el océano Pacífico. Un cuidadoso planeamiento de su empresa, una absoluta determinación, la suerte y quizá la sabia elección de un buque tan pequeño, habían permitido a Amundsen alcanzar la primera de sus ambiciosas metas en el Polo: la navegación por el paso del noroeste.

Estos grandes viajes de los noruegos, así como los de Nordenskiöld y Nansen, pertenecen a una época de la exploración escandinava comparable a la de los vikingos. Otra aventura escandinava, si bien de menor importancia, correspondiente a los últimos años del siglo XIX, vale la pena de ser recordada aquí porque sirvió para

introducir una nueva técnica en la exploración polar.

Se trata del intento efectuado por el tecnólogo sueco Salomon August Andrée para alcanzar el Polo utilizando como vehículo un globo.

Andrée, un celoso reformador social, un hombre que había visto en la tecnología el único medio para lograr que los nuevos descubrimientos científicos fuesen adecuadamente aplicados al mejoramiento de la Humanidad, era un producto típico de las tendencias liberales que acompañaron los notables avances industriales conseguidos en Suecia en las postrimerías de la decimonona centuria.

Su globo, el *Eagle*, el instrumento que iba a servir para desvelar los misterios de la dársena polar mediante métodos menos arduos y peligrosos que los viajes en trineos o el lento proceso de la navegación a la deriva por el Ártico, era un elegante artefacto construido por *Monsieur* Lachambre, de París. Su envoltura estaba constituida por una tela doble de seda china. Andrée lo equipó con cuerdas de arrastre y un timón, que a su juicio lo haría «manejable en alto grado» hasta sobre el mismo Polo.

Spitsbergen fue la base elegida para la elevación del globo. Después de un intento abortado que tuvo lugar en agosto de 1896 (en que Andrée y sus compañeros, Knuth Fraekel y Nils Strindberg, tuvieron la ocasión de ser los primeros en saludar al *Fram*, tras su navegación por el Polo), el viaje comenzó en el verano de 1897, en unas circunstancias que no presagiaban precisamente un feliz desenlace.

«Mis compañeros —escribió Andrée en su diario— insistieron en partir y como yo no tenía razones para oponerme a sus deseos, aunque con ciertas reservas, decidí complacerles». El globo se elevó, descendiendo después. A continuación cruzó en sentido nordeste el puerto de Virgo. Las cuerdas de arrastre dibujaron en tales momentos varias estelas en el agua. A medio camino de la dársena, ante una multitud emocionada, el *Eagle* empezó a bajar. La barquilla del globo tocaba ya la superficie del mar. Al ser lanzado por la borda algún lastre, a toda prisa, el *Eagle* pareció botar, igual que si se tratase de una gigantesca pelota. Dos tercios de los aparejos, esenciales, según Andrée, para el funcionamiento del mecanismo del timón, se quedaron en la costa.

Ahora Andrée ya no podía retardar la marcha del globo en relación con el viento, ya que la vela orientadora no servía para nada. Liberado, pues, de todo contacto con la tierra, el *Eagle* se elevó trescientos, seiscientos metros, flotando a bastante altura sobre el borde de la capa de hielo, tanto que los hombres que ocupaban la barquilla sentían en sus cuerpos directamente el calor del sol.

El aire era tranquilo… Solamente se percibía un melancólico silbido, procedente de la válvula del globo, el único sonido que quebraba aquel silencio que les envolvía. Mientras contemplaba la oscura forma de un pájaro, deslizándose serenamente de un lado para otro, en las inmediaciones del *Eagle*, Andrée reflexionó: «¿No resulta extraño estar flotando aquí, encima del mar polar? Somos los primeros que realizamos una hazaña semejante. ¿Cuánto tardaremos en tener sucesores? ¿Nos

considerará locos la posteridad? ¿Será nuestro ejemplo imitado? No lo puedo negar: mis dos compañeros y yo nos sentimos dominados por un sentimiento de orgullo. Y pensamos que no podemos acabar enfrentándonos con la muerte después de hacer lo que hemos hecho…».

En diez horas el *Eagle* se desplazó a cuatrocientos kilómetros de distancia hacia el nordeste. La pérdida de gas le hizo descender. Cesó de soplar el viento y el globo permaneció inmóvil durante una hora, aproximadamente. Luego se levantó una brisa procedente del este y la barquilla se sumergió en una fría niebla. Los viajeros se apresuraron a arrojar por la borda cuchillos, cuerdas, el ancla y los instrumentos científicos. En su pretensión de ganar altura, no reparaban en lo que cogían.

Con todo, el *Eagle* comenzó a tocar con su barquilla el hielo en sucesivos saltos, hasta el extremo de que sus ocupantes se vieron obligados a aferrar el globo a un témpano por espacio de unas doce horas. Por fin se soltaron de aquél. Pero, casi inmediatamente, el Sol desapareció tras las nubes y el hielo cubrió la envoltura y las cuerdas. En veintiuna horas los viajeros cubrieron doscientos treinta kilómetros pero se encontraban tan sólo a ochenta kilómetros de distancia de su punto de partida, en sentido nortenordeste. El 14 de julio, pese a desplazarse a buena altura, Andrée, por razones desconocidas, hizo descender el globo, anclando en el hielo. Aquél fue el último vuelo del *Eagle*.

A continuación se inició la inacabable marcha sobre el mar de hielo. En la historia de la exploración polar jamás se habían reunido tres hombres más mal equipados que aquéllos para enfrentarse con los rigores de un invierno en el Ártico que avanzaba implacablemente.

Podían elegir entre tres metas: cabo Flora, en Franz Josef Land, donde Frederick Jackson, de la expedición Jackson-Harmsworth, había dejado víveres; las siete islas, situadas frente a Nordaustland, o Mosselbukta.

Eligieron el primer punto de destino a pesar de hallarse a doble distancia que los otros e invirtieron doce días en su marcha hacia el sudeste, progresando poco en su avance por la marcha contraria del hielo, hecho sobre el cual Andrée no se hallaba muy documentado. Luego, Andrée giró en dirección a las siete islas. Pero el obstáculo persistía. Avanzando a razón de tres millas por día lograron llegar a la isla Blanca (Kirtoya). Encontrábanse totalmente agotados.

Ocurría esto el 17 de septiembre. La isla Blanca era la primera tierra que ellos veían desde el 11 de julio. «Nuestras provisiones —escribió Andrée en su diario— habrán de ser repuestas en breve plazo y abundantemente si queremos resistir algún tiempo más». A mediados de octubre los tres hombres habían muerto y treinta y tres años más tarde un cazador de focas noruego localizaba sus restos, los diarios de la expedición, las cartas escritas en taquigrafía por Strindberg, dirigidas a su novia, y varios carretes de película fotográfica que fueron revelados con gran pericia por diversos expertos suecos.

En Suecia la triste suerte de Andrée y sus camaradas asumió las proporciones de

una tragedia nacional, realzada por la publicación de las fotografías de los expedicionarios, víctimas del Ártico treinta años antes.

Este primer intento de volar hacia el Polo, muy esforzado y valeroso, constituyó en realidad una aventura prematura y mal planeada. «Mucha gente —declaró Nansen en 1892 en la *Royal Geographical Society*— cree que el Polo Norte puede ser alcanzado mediante globos. Eso es lo que sucederá algún día. Yo no niego la posibilidad de que ocurra tal cosa. Por el contrario, lo estimo muy probable…».

Nordenskiöld, que había estado considerando la aplicación de los globos cautivos (una variante radicalmente distinta) para reconocer la masa de hielos del Ártico fue más lejos declarando acerca del proyecto de Andrée que hacía mucho tiempo que contemplaba con entusiasmo la perspectiva de una expedición como la planeada por aquél.

Resulta asombrosa esta expresión de confianza en boca de un explorador del Ártico de la categoría de Nordenskiöld. Andrée había practicado la navegación aérea con globos desde su primer encuentro con el aeronauta americano Wise, en 1876, cuando estudiaba la posibilidad de utilizar aquéllos en los viajes largos, aprovechando ciertas corrientes aéreas. Pero sus primeros vuelos, aunque numerosos, habían sido muy breves. Su mecanismo de gobierno era rudimentario, basándose en falsos principios. No se podía confiar en sus cálculos relativos a la velocidad y al sentido del desplazamiento, como ha sido probado merced a sus diarios. Su falta de previsión, al no contar con la posibilidad de un aterrizaje forzoso, especialmente en lo concerniente a la ropa de los expedicionarios, contrasta, inexplicablemente, con sus inquietudes al iniciarse el viaje del *Eagle*.

Sin embargo, por haber sido utilizado como medio de transporte un globo, por vez primera, por la insistencia con que Andrée aludió al futuro de la fotografía aérea, entre otras cosas como auxiliar de la cartografía, el viaje del *Eagle* ocupa su lugar correspondiente en la historia polar. Pese a su catastrófico desenlace es como un anuncio de la época aérea en la exploración polar, que se iniciará al advenimiento del siglo XX.

XVII

EL RENACIMIENTO DE LA EXPLORACIÓN EN EL ANTÁRTICO

Las operaciones exhaustivas llevadas a cabo por los buques encargados de investigar el paradero de la expedición Franklin, las exploraciones inglesas y americanas que brotaron de aquéllos y la brillante labor realizada por los escandinavos en el Ártico no llegaron a apartar del todo la atención del Antártico.

Un adelantado, el primero en realidad, de la reanudación de las exploraciones en el Antártico en la segunda mitad del siglo XIX fue un americano, el capitán Matthew Fontaine Maury, superintendente de la Sección Hidrográfica de la Armada estadounidense.

La ocasión se produjo con motivo de una asamblea de la *Royal Geographical Society* celebrada el 26 de noviembre de 1860. En dicha reunión Maury leyó un informe titulado: «La Geografía física del mar con respecto a las regiones antárticas».

Maury, que había estudiado un plan para lograr una cooperación internacional en Meteorología, solicitó, en términos parecidos a los que apoyaban su proyecto anterior, la reanudación de los esfuerzos de todos los países en el Antártico. En este asunto, recalcó apremiante, Gran Bretaña, por medio de la *Royal Geographical Society*, debía tomar la iniciativa.

Maury, decidido a conducir a su auditorio a la acción, empleó un lenguaje enérgico y eficaz. En el Ártico habían sido dados importantes pasos pero en los últimos veinte años, declaró, Francia, Inglaterra, Rusia y los Estados Unidos no habían hecho nada que sirviera para impulsar la exploración en el Antártico, pese a que aquí existía un continente «tan poco conocido como el interior de la Luna».

Por lo que a Inglaterra se refería, Maury había puesto el dedo en la llaga. ¿No quedaba dicho continente ahora a ocho o diez días de distancia de las más próximas posesiones británicas, por efecto de la aplicación de la caldera de vapor a la navegación marítima? ¿Suponía acaso una ardua labor localizar un puerto de invierno, suficiente para uno o dos buques, e iniciar las exploraciones desde el mismo mediante pequeñas embarcaciones o viajes terrestres?

El Antártico, realmente, se encontraba a las puertas de Inglaterra. Pero si los súbditos de este país, declaró Maury, «no se apresuraban a cumplir con su deber podía ocurrir muy bien que los progresistas americanos se adelantasen a aquéllos».

Las elocuentes alusiones de Maury a las obligaciones de sus compatriotas para con la posteridad y al último de los grandes exploradores británicos en el Antártico, James Clark Ross, lograron tan sólo una fría respuesta. El capitán Washington, antiguo secretario de la *Royal Geographical Society*, nombrado posteriormente hidrógrafo de la Armada, señaló que a cargo de Inglaterra, Rusia y Francia había corrido la mayor parte de la labor realizada en el Antártico, cosa que no sucedía con

Estados Unidos, preguntando a continuación si no era justo que este último país tomase ahora la iniciativa, organizando una expedición…

Maury respondió alegando que su propósito había sido el de advertir lealmente que, si Inglaterra no emprendía aquellas exploraciones, los americanos usurparían su puesto.

Lo que pasaba en verdad era que ni Estados Unidos ni Inglaterra, como Washington admitió, se encontraban en condiciones de entregarse a aquella misión en el Antártico. Los Estados Unidos, apuntó Maury, se hallaban en vísperas de una sanguinaria y agotadora guerra civil y, además, su Gobierno estaba todavía empleado en una serie de batallas de tipo congresista con Charles Wilkes para aceptar nuevos proyectos de exploración en el Antártico.

Con relación a Inglaterra, las perspectivas no eran mucho más halagüeñas. Lord Ashburton, el presidente de la *Royal Geographical Society*, cerrando la discusión, tras el informe de Maury, expresó su esperanza de que «el Gobierno acordase emprender la propuesta exploración de los mares antárticos para general beneficio de la Humanidad y gloria de nuestro país». Pero él sabía muy bien, por haber sido la sociedad que presidiera a lo largo de los diez años anteriores, el organismo en que se centralizara el vigoroso impulso popular que obligara a las autoridades a proporcionar los fondos precisos para la investigación Franklin, que tras tantos gastos, los proyectos que se elaboraran en un sentido parecido estaban condenados a ser examinados con desgana.

Sin embargo, la petición de Maury produjo su efecto, siendo recogida por el doctor Georg Neumayer, director del observatorio de Marina de Hamburgo. Diez años después de la visita de Maury a Inglaterra, un gran plan de exploraciones fue iniciado por la *Royal Society* y el Almirantazgo, sobre el mismo campo de actividad —Geografía y Biología de los mares antárticos—, al que Maury aludiera ante los miembros de la *Royal Geographical Society*.

El proyecto de la expedición oceanográfica del *Challenger*, estaba relacionado, no obstante, con la exploración marítima. Las exploraciones terrestres, «sobre el hielo», dirigidas desde un fondeadero de invierno, como Maury propusiera, no se llevarían a cabo hasta el siglo siguiente.

El Antártico, «hasta las cercanías de la gran barrera de hielo», quedaba incluido en el amplio programa de la expedición del *Challenger*, que abarcaba la exploración e investigación marítimas, en atención a los sondeos y dragados efectuados por *sir* James Clark Ross, quien estableciera los fundamentos de la Oceanografía antártica. Pero tales investigaciones polares representaban solamente una pequeña fracción del trabajo a realizar. Hasta el mes de febrero de 1874, dos años y dos meses después de su partida de Inglaterra, el *Challenger* no cruzó el Círculo Antártico, cosa que hizo en los 78º 22′ E, frente a aquella parte del futuro sector australiano en el Antártico llamado Princess Elisabeth Land.

El *Challenger*, una corbeta de madera de más de dos mil toneladas y el primer

buque de vapor que cruzaba el Círculo Antártico, se dirigió hacia el norte y el nordeste, bordeando masas de hielo flotante, efectuando incesantes sondeos y dragados casi hasta la ya registrada posición de Wilkes (dudosa): «Termination Land».

No se halló el menor indicio de costa y en el mes de marzo las exploraciones del *Challenger* en el Antártico tocaron a su término. El jefe de la expedición, el capitán George Nares, de la *Royal Navy*, se dirigió a Inglaterra, para emprender, como ya hemos visto, nuevas tareas en el Ártico, más tarde. El personal civil, entretanto, se aplicó a la gigantesca labor de ordenar y publicar (en cincuenta volúmenes), la enorme cantidad de datos acumulados.

La responsabilidad de este importante trabajo recayó enseguida en un joven canadiense, escocés de origen, llamado John Murray, quien había tomado parte en el viaje como biólogo. Pero tan imponente era la labor de examinar, analizar e interpretar los datos recopilados que transcurrieron veinte años antes de que él se hallara en condiciones de someter a la *Royal Geographical Society*, en una reunión celebrada en noviembre de 1893, un informe sobre los descubrimientos del *Challenger* en el Antártico.

Es curioso que la expedición del *Challenger*, cuyos miembros jamás vieron, y menos tocaron, las costas del Antártico, fuese la primera que sirviera para demostrar, más allá de toda duda razonable, la existencia de un continente en aquellos remotos parajes.

Vale la pena recordar el hilo de la ingeniosa argumentación que llevó a John Murray a tal idea.

En más de una ocasión, a mediados del siglo XIX, aproximadamente, habíase observado que los icebergs se deslizaban hacia el norte, presentando algunas rocas incrustadas en ellos. John Balleny había visto uno en los 61º de latitud S, y el inquisitivo y siempre alerta Charles Enderby había llamado la atención de Charles Darwin al respecto. Darwin manifestó que puesto que el iceberg había sido avistado, por lo menos, a 450 millas de Sabrina Land, dudoso descubrimiento de Balleny, y habida cuenta de que éste, y antes que él Cook, habían navegado por el sur de dicho punto sin encontrar tierra, el iceberg en cuestión debía de haber estado desplazándose a la deriva, hacia el norte, un centenar de millas como mínimo.

La roca incrustada en el iceberg debía de haber efectuado un desplazamiento semejante desde su punto de partida y por el hecho de hallarse profundamente hundida en el hielo cabía pensar que había ido mucho más allá, siempre en sentido norte, antes de que por efecto de la fusión del iceberg se perdiera en el fondo del océano o quedara depositada en alguna costa distante.

El contramaestre del *Beagle*, buque británico, había hablado ya a Darwin acerca de un iceberg portador de una roca, que aquél viera en el curso de un viaje en las Shetland del sur. Dumont d’Urville, el explorador del Antártico de nacionalidad francesa, poseía informes relativos al descubrimiento de peñas errantes,

probablemente caídas de los icebergs, las cuales habían sido halladas en 1830 por el naturalista de una expedición americana en las costas de las mismas islas volcánicas.

Basándose en tales hechos, y teniendo en cuenta el gran número de icebergs que habían sido observados en los últimos años navegando hacia el norte, hasta los 35º y los 40º S, Darwin llegó a la conclusión de que «si se da el caso de que un iceberg de cada mil, o diez mil, transporta un fragmento pétreo, el fondo del mar Antártico y las costas de sus islas deben de hallarse sembradas de masas rocosas de muy distinta naturaleza, la contrafigura de las peñas errantes del hemisferio septentrional».

Pronto se hizo evidente que con la extracción, mediante el dragado, de aquellas rocas, se lograrían valiosas pistas que conducirían al conocimiento de la naturaleza geológica de las tierras antárticas. La expedición del *Challenger* confirmó a todos en tal creencia. En las partes centrales de los hondos abismos oceánicos sólo fueron halladas rocas de tipo volcánico. Pero en más elevadas latitudes, en el Atlántico sur y Pacífico central, poco más allá de donde habían sido vistos los icebergs antes mencionados, se encontraron fragmentos de rocas continentales, granito y cuarzo. Cuando el *Challenger* se aproximaba al Círculo Antártico, los fragmentos pétreos de origen similar —granitos, dioritas, esquistos, cuarcitas, piedra arenisca y piedra caliza —, fueron aumentando en número, hasta constituir la máxima proporción de los depósitos.

Nuevas pruebas de que esas rocas procedían de alguna enorme masa continental fueron proporcionadas con el descubrimiento de un mineral, la glauconita, en los azulados fangos del océano meridional. Sabíase que la glauconita se encontraba generalmente en los lodos de las costas continentales, asociada con fragmentos de rocas.

Resumiendo todos esos argumentos, Murray, en el transcurso de una brumosa noche del mes de noviembre de 1893, demostró a su auditorio de la *Royal Geographical Society* la existencia de un continente en el Antártico, basándose en el estudio de las piedras extraídas del fondo del mar por los expedicionarios del *Challenger*. Pero, continuó alegando aquél, no solamente podía deducirse de los datos aportados la naturaleza geológica de las tierras antárticas sino también su tamaño, apoyándose en el conocimiento de las profundidades del océano circundante. Luego procedió a enseñar a su auditorio un esbozo de mapa (en el que no se llevó a cabo enmienda alguna durante muchos años), señalando la probable situación y extensión del continente Antártico, ampliando su informe con notables descripciones, derivadas de los datos disponibles.

Frente a un mar, admitió Murray, había ondulaciones montañosas de naturaleza volcánica; delante de otras extensiones líquidas existían elevaciones de menor importancia y llanuras. Cubría el continente una capa de hielo y nieve, estando el núcleo interior constituido por rocas, que únicamente se revelaban en las islas adyacentes y en algunos promontorios que bordeaban la costa.

Desde la zona central descendía el hielo y la nieve, acumulándose en los terrenos

planos o ligeramente prominentes, finalizando en un vasto glaciar que se adentraba en el océano, formando las escolleras de hielo rematadas por una llana meseta, con verticales paredes, las que Wilkes, Dumont d'Urville y Biscoe vieran en sus viajes.

Cuando la parte frontal del gran glaciar se proyectaba con suficiente profundidad desgajábanse de aquél grandes bloques de hielo para formar los icebergs del océano meridional que navegaban a la deriva.

Éstos, a menudo de varias millas de longitud, elevándose en ocasiones treinta y sesenta metros sobre el mar, chocaban a veces entre sí. Sus fragmentos se mezclaban con hielos formados con agua salada y con acumulaciones de nieve, dando lugar a los témpanos flotantes que desde hacía muchas generaciones habían alarmado a los esforzados marinos del Antártico.

Murray completó su ingeniosa y realista descripción del continente Antártico con una animada historia referente a los desplazamientos de los icebergs portadores de rocas, cuya significación había sido el primero en adivinar. «Las olas rompen contra los verticales muros de las flotantes islas de hielo igual que contra las costas rocosas, de manera que al nivel del mar aquéllas aparecen cortadas en forma de repisas y hondonadas, e igualmente presentan cavernas de un color intensamente azul, como el del cielo. En su interior resuena el rugido continuo, interminable, del océano. Por esas aberturas se adentran los petreles y otras aves, deslizándose entre filas de pingüinos, semejantes a soldados, que se estacionan en las entradas. Al impulsar el viento y las corrientes dichas islas de hielo en dirección al norte, éstas se balancean, giran y a veces quedan volcadas. Las puntas sumergidas hasta entonces en el agua buscan después el aire, apuntando hacia las alturas, originándose así icebergs de irregular perfil, más elevados que cuando se veía en su parte superior la clásica meseta. En su período final, los aprisionados peñascos que transportan van soltándose, quedando depositados en el fondo del océano, llegando de ese modo hasta las regiones subtropicales».

Al describir el continente Antártico, Murray no se limitó a la tierra y el hielo en su disertación. Habló también de la meteorología, de la zona permanentemente sometida a altas presiones, destacando que debajo de las frías aguas del océano Antártico había otras más cálidas, que fluían en sentido contrario a las corrientes superficiales. Murray habló también de la gran profusión de vida animal y vegetal que la expedición del *Challenger* había descubierto en los mares antárticos, especialmente en las zonas más profundas. Los expedicionarios habían extraído animales que podían ser identificados como descendientes de los que en otro tiempo habitaran en las zonas de menor profundidad, esto es, en la cercanía de las costas de un gran continente.

Murray concluyó su magistral informe con una fervorosa llamada a su auditorio, solicitando que fuera reanudada enseguida la exploración en el Antártico, en interés de la Ciencia. Era preciso, señaló, que se llevaran a cabo cuanto antes los primeros desembarcos en el continente descrito por él. Pocos habían sido los progresos

realizados en tal sentido desde que Maury, en 1860, invitara a los ingleses a proseguir y ampliar los grandes descubrimientos de Ross, una tarea que para ellos constituía más bien una obligación.

De 1873 a 1874 una expedición de reconocimiento al mando del capitán Edward Dallmann, la primera que los alemanes mandaban al Antártico, efectuó algunos descubrimientos de menor importancia en la vecindad de Graham Land. En 1880, el teniente Bove, de la Armada italiana, redactó un plan, más adelante desechado, para realizar una expedición al Antártico, la cual iba a formar parte del Primer Año Polar. Cinco años después, la *British Association* nombró un comité en el que se integraron además de los almirantes del Ártico, famosos científicos, como *sir* William Thomson (lord Kelvin) y el profesor Huxley. Esto realzó la importancia de la exploración en el Antártico. Sus miembros exhibieron un sinfín de argumentos y discutieron continuamente… Pero la cosa no pasó de ahí.

Al final fueron los cazadores de ballenas, británicos y noruegos, y no los hombres de ciencia, quienes impulsaron la exploración en el Antártico. En la última década del siglo XIX, las pesquerías de ballenas de Groenlandia habían decaído notablemente. La especie más corriente en aquellas costas había desaparecido, casi. Recordando las afirmaciones de Ross, quien había asegurado haber visto aquellas ballenas en el Antártico, una firma comercial de Dundee envió en 1892 una expedición a aquella región, incluyendo en la misma —por consejo de Leigh Smith, el explorador de Franz Josef Land—, dos naturalistas (uno de ellos, William Spiers Bruce, se haría famoso como explorador), equipados con instrumentos prestados por la *Royal Geographical Society*.

El viaje, principalmente en el mar de Weddell, no sirvió de nada ya que la ballena citada por Ross no fue hallada y los naturalistas dispusieron de muy pocas ocasiones para llevar a cabo su científico trabajo. Sin embargo, aquellos esfuerzos no fueron del todo baldíos, pues al año siguiente una expedición noruega, a las órdenes del capitán C. A. Larsen, quien había conducido a Nansen a la costa oriental de Groenlandia, cuando cruzó la capa de hielo, se decidió a realizar un viaje a las Orkney del sur y al mar de Weddell. Este hecho, a su vez, condujo a un primer e importante paso en el progreso de la exploración antártica.

Cuando Larsen regresó a Noruega, en julio de 1893, contó su viaje al comandante Foyn, el decano de los industriales balleneros del país, una especie de Charles Enderby noruego, quien era un entusiasta patrocinador de las exploraciones geográficas y se interesó muchísimo por la aventura corrida por Larsen en los mares antárticos, tan poco conocidos.

Poco después de su entrevista con Larsen, Foyn se vio abordado por un joven noruego, H. J. Bull, quien había fracasado en su intento de despertar el interés de los australianos por la caza de la ballena en el Antártico, solicitando que respaldara un viaje de exploración al mar de Ross.

A Foyn le agradó la idea. Como resultado de aquella entrevista, en septiembre de

1893, zarpaba de un puerto noruego el buque ballenero *Antartic*, al mando del capitán Leonard Kristensen, llevando a su bordo a H. J. Bull. Entre los tripulantes del *Antartic* se encontraba un joven notable, de nacionalidad noruega, C. E. Borchgrevink, quien había estado enseñando lenguas y Ciencias Naturales en las escuelas australianas. Era un apasionado de la exploración y en él Bull halló un colaborador entusiasta. La insistencia de los dos, probablemente, dio lugar al primer desembarco en Victoria Land, una costa que no había sido visitada desde los días de *sir* James Clark Ross.

El desembarco se efectuó el 24 de enero de 1895 en las inmediaciones de cabo Adare. Bull escribió: «El hecho de ser los primeros hombres que ponían sus pies en el auténtico continente Antártico nos produjo una sensación extraña y placentera, aunque indudablemente, el señor Foyn habría cambiado aquélla de buen grado por una ballena, aun siendo ésta de pequeñas dimensiones».

Para conmemorar el acontecimiento fue plantado un poste, que sostenía una caja en la que aparecía pintada la bandera noruega. Los naturalistas se apoderaron de unos cuantos pingüinos, que no cesaban de resistirse y chillar, oponiéndose a las intenciones de aquéllos. Los geólogos se procuraron trozos de roca. Varios especímenes de líquenes y algas marinas fueron llevados al buque, como triunfal refutación de las teorías de Ross acerca de la ausencia de vegetación en el continente Antártico. Sin embargo, ése fue el único signo de vida que los viajeros observaron en aquella región. Cuando Bull y Borchgrevink se marchaban localizaron en la costa los cadáveres de dos focas. Sus pieles, desprovistas de pelos, lisas, duras, se veían en buen estado, gracias al aire helado. Bull pensó que aquello constituía una buena prueba de la inexistencia de animales en aquella tierra. De lo contrario, ¿qué ser salvaje hubiera despreciado tan exquisito bocado?

Las conclusiones alcanzadas por los noruegos a raíz de este primer desembarco confirmaban las esperanzas de Maury, formuladas unos cuarenta años antes. «Durante nuestra exploración de la costa —escribieron aquéllos— sacamos la impresión de que la bahía de cabo Adare ofrecía muchas ventajas como punto de desembarco y estación para un nuevo viaje. Probablemente, un buque anclado por la parte interior de aquel promontorio se hallaría protegido tanto de los témpanos exteriores como del hielo que se formaba dentro de la bahía. Entre las rocas de cabo Adare podía hallarse un cobertizo susceptible de ser utilizado como casa y en la parte inferior había espacio para moverse y también para instalar un observatorio, etc. Si por una desgracia, el grupo de auxilio no lograba entrar en contacto con los exploradores durante la segunda temporada de estancia, la colonia vecina de pingüinos era como una inagotable despensa, repleta también de combustible». En la mente de uno de los miembros de la tripulación del *Antartic*, Carl Borchgrevink, ya existía el decidido propósito de explotar todas aquellas posibilidades.

Mientras el *Antartic* se dirigía hacia el sur, surcando mares muy agitados, en el hasta entonces tranquilo ambiente de la *Royal Geographical Society* se planteaba una

discusión acerca del renacimiento de las exploraciones británicas en los alejados mares de las regiones heladas.

Esto tenía lugar en 1893, tras el elocuente y persuasivo informe de Murray sobre los descubrimientos del *Challenger*. Entretanto, fueron formuladas varias propuestas y planes, siendo los de más alcance (si se piensa en las circunnavegaciones de la Armada de los Estados Unidos en el año 1940 y siguientes), los esbozados por el viejo *sir* Joseph Hooker, quien medio siglo antes había acompañado a James Clark Ross en el *Erebus*.

Hooker propuso una expedición integrada por dos buques, que navegarían en torno al continente en el sentido de las agujas de un reloj y en dirección contraria, registrando en los mapas la posición de los hielos, en busca del mar abierto y de posibles pasadizos que condujeran a través de los mismos. Si se dedicaba un año a una exploración de ese tipo, argumentó él, se revelarían los puntos convenientes desde los cuales lanzar un ataque con las máximas garantías de éxito.

Después de discutir tal táctica, Murray manifestó que se había puesto en contacto con los geógrafos y hombres de ciencia de todo el mundo. Todos ellos, y más que nadie el erudito y fecundo doctor Neumayer, del observatorio marino de Hamburgo, habían acogido con entusiasmo su plan para organizar una gran expedición científica al Antártico, cuyo punto de partida sería Inglaterra.

John Murray no había estado solo en el momento de extremar sus esfuerzos para lograr el apoyo que precisaba aquella empresa británica, pues su presidente, Clements Markham, había escrito también un gran número de cartas. Este habíase dirigido a las entidades culturales, a los hombres influyentes de todo el mundo y especialmente a los gobiernos de Australia y Nueva Zelanda. Además, había designado un comité, cuyos miembros quedaron encargados de mejorar los métodos de exploración en el Antártico mediante el detenido estudio de los empleados anteriormente.

La labor de Markham en el renacimiento de la exploración antártica a finales del siglo XIX y comienzos del XX, es comparable a la que llevó a cabo el antiguo presidente de la sociedad, John Barrow, al intensificar las exploraciones en el Ártico después de Waterloo. Su nombre, así como el de su protegido, Robert Falcon Scott, se halla indisolublemente unido a las primeras exploraciones terrestres en el continente.

Tan decisivas fueron sus intervenciones, tan dominante su papel, que se torna necesario aquí hacer un ligero esbozo de su carrera y personalidad para la mejor comprensión de esta segunda fase de la historia antártica.

Markham nació en 1830, cuatro días después de la fundación de la Sociedad cuyos destinos, como secretario honorario y presidente, iba a regir con insuperable maestría durante muchos años. Dejando el colegio a temprana edad, se incorporó a la Armada, sirviendo como guardiamarina en el *Assistance*, uno de los buques que formaron parte de la exploración Franklin.

Fue ésta una experiencia que, como en el caso de Barrow, al realizar en su

infancia un viaje a Groenlandia a bordo de un ballenero, había de inspirarle una gran afición por la exploración polar, que duraría toda su vida, y dentro de la cual figuraban como sus mejores jornadas las dedicadas a la navegación por aquellos remotos parajes.

Verdaderamente, cuando años más tarde concentró todas sus energías en la organización de los asuntos polares, volvió juiciosamente la mirada al pasado, deteniéndose en la época de Franklin y las expediciones de socorro que originara su desaparición. Markham pensó frecuentemente en aquellos marinos que eran la flor y nata de la Armada de Su Majestad la Reina, quienes, al igual que sus ascendientes de la época isabelina, habían desafiado valientemente desde sus veleros los grandes peligros que les acechaban en los mares polares. Tal amor a la tradición naval en las exploraciones polares hizo de Markham en 1875 uno de los más decididos patrocinadores de la expedición de Nares al Ártico.

Markham dimitió su puesto en la Armada a la edad de veintiún años y tras algunos azarosos viajes por el Perú se convirtió en funcionario de la *India Office*. Adquirió algún renombre al ponerse al frente de una expedición dirigida al Perú, que culminó en el transporte de plantas de quina a la India, con el subsiguiente establecimiento allí de una floreciente industria de elaboración de quinina.

Poco después de su regreso, Clements Markham fue elegido miembro honorario de la *Royal Geographical Society*. Luego estuvo ausente de su país un año, el de 1868, en que prestó servicios como geógrafo y geólogo en la fuerza expedicionaria abisinia de lord Napier. Más adelante se le nombró secretario honorario de la entidad y por último presidente, cargo que desempeñó hasta 1905.

En los variados asuntos en que concentraba sus actividades la Sociedad, Markham halló la válvula de salida y el cauce de sus ambiciones, entusiasmo y formidable energía. Astuto, diestro manipulador en todas las complicadas tácticas y sutiles maniobras, cualidades que con tiempo y paciencia le habían de llevar a tener en sus manos las riendas del poder en el seno de la docta corporación, puede decirse que pronto Markham y la Sociedad se convirtieron en dos términos sinónimos.

En el camino que recorriera hasta alcanzar su alto puesto habían quedado algunas víctimas, aquellos a quienes Markham pareciera demasiado dominante, rudo, incluso, pero seguramente no resultó perjudicial para la Sociedad que estuviese regida por tan enérgico presidente en una época en la que el país abrigaba muchos grandes proyectos relativos a la exploración.

En todos ellos, lo mismo en África que en Australia, y en el Ártico, cuando la expedición Nares, Markham jugó un papel importante aunque a veces no se viera su mano. Sin embargo, con la revelación de Nansen acerca de la verdadera naturaleza de la dársena polar, el Ártico (que se había transformado grandemente en un dominio escandinavo), perdió parte de su atractivo. Al comienzo del nuevo siglo, por tanto, Markham, como Murray y Neumayer, decidió concentrar sus esfuerzos en el renacimiento de las exploraciones en el Antártico, olvidado casi desde la época de

James Clark Ross, y que continuaba siendo la región más grande y desconocida del mundo.

No obstante, la actitud de Markham con respecto a la exploración antártica, difería muchísimo de la adoptada por el científico Murray. Markham se inspiraba en la novela de la exploración pura, de la Historia, de la Heráldica. Para él el Antártico era, simplemente, un escenario adecuado para aventuras épicas, para episodios en los que brillaba el heroísmo personal, conducentes a realizaciones de nacional resonancia, no menos gloriosas que aquéllas de la época isabelina y tiempos anteriores que él había recogido en su ampulosa prosa (en varios volúmenes), muy poco preocupado por la exactitud… Markham vio siempre en primer plano dentro del marco del Antártico los buques de la *Royal Navy* y un espléndido auge de las actividades navales británicas. Estaba resuelto a que ésta fuese la primera consecuencia de los nuevos esfuerzos tendentes a reavivar las exploraciones en el Antártico.

Una excelente oportunidad para formular una llamada de amplitud máxima en favor de aquéllas se le presentó a Markham en 1895, cuando, contando sesenta y seis años, presidía en Londres las reuniones del sexto Congreso Internacional Geográfico.

En el transcurso de las mencionadas sesiones, el doctor Neumayer, de Hamburgo, leyó un informe relativo al pasado y al futuro de la exploración en el Antártico, en tanto que John Murray y *sir* Joseph Hooker proporcionaron un decidido apoyo desde el punto de vista científico. A medida que el Congreso avanzaba cundió el entusiasmo, solicitándose que fuera organizada una expedición. Pero quien suscitó la máxima expectación fue el joven noruego C. E. Borchgrevink. Éste había fracasado en su propósito de convencer a la *Royal Geographical Society* para que le pagara su pasaje desde Australia, pero logró más tarde hacerse con los fondos necesarios para el viaje. No abrigaba otro propósito que el de describir ante los miembros del Congreso su desembarco en cabo Adare.

Borchgrevink anunció que había descubierto plantas en las costas de Victoria Land. Esto provocó un gran interés, aparte de que su juvenil y apasionado entusiasmo produjeron en todos una gran impresión, especialmente en Neumayer, Hooker y Murray. A ellos reveló Borchgrevink los planes que había concebido para efectuar una nueva expedición, cuyos miembros intentarían la primera invernada en el continente.

Aquellas deliberaciones de carácter internacional adoptaron la forma de una resolución unánime dirigida al mundo. «La exploración de las regiones antárticas —declaró el Congreso—, constituye la más grande de las empresas geográficas en vías de realización». Solicitábase que «en vista del ensanchamiento de los horizontes del saber humano que se derivaría de aquélla las entidades científicas de todo el mundo civilizado, deberían hacer cuanto fuese posible para conseguir que tal tarea se emprendiese antes de que el siglo tocara a su fin».

Armado con tan impresionante testimonio de carácter internacional, Markham

bombardeó año tras año al Tesoro y el Almirantazgo con peticiones de fondos destinados a montar la expedición al Antártico, que sería llevada a cabo por oficiales y marineros de la Armada británica. Todo ello sin resultado. En 1897, por consiguiente, operó con inquebrantable vigor sobre el Consejo de la propia Sociedad que regía, convenciendo a sus miembros, con toda la elocuencia y energía de que era capaz, para que la entidad extrajera de sus modestos ingresos el dinero preciso para organizar la expedición, de la que quedaría a cargo exclusivo. Se votó una suma relativamente elevada, cinco mil libras, conviniéndose que se haría un llamamiento al público para ampliarla.

Ningún momento pudo ser más favorable, más propicio, que aquél para solicitar la atención de los súbditos ingleses sobre la citada aventura, de resonancia nacional. Vivíase un período, el abarcado por el año 1890 y siguientes, de renacimiento, marcado por una gran viveza de la imaginación popular. Era una época de esperanza y acción. Caracterizábase la misma, quizás a causa de un creciente sentido de personal construcción, que acompaña a menudo a la expansión industrial y al avance tecnológico rápidos, por una apetencia aventurera *por delegación…* Esta tendencia fue estimulada y explotada por los escritores imaginativos de siempre y especialmente por los periodistas de la nueva «Prensa Amarilla».

En Literatura tales necesidades psicológicas fueron satisfechas, por ejemplo, por Rider Haggard, Robert Louis Stevenson y Joseph Conrad; por las nuevas novelas científicas de H. G. Wells y, sobre todo, por los escritos de Rudyard Kipling, cuyos panegíricos del pionerismo británico, enfrentándose con la naturaleza o la barbarie en casi todos los rincones de la Tierra, recordaron a aquellos que sufrían de una dosis excesiva del espíritu *fin de siècle* el más refrescante de los días isabelinos.

Más importante, sin embargo, de modo especial en el desarrollo de la exploración, fue la forma en que aquel apetito o ansia de aventura por delegación se vio atendida por los nuevos, baratos y populares periódicos, semejantes al *Daily Mail*. Éstos, por efecto de una gran circulación, que se extendía a todo el país, cosa jamás lograda, ni siquiera intentada antes, se hallaban en condiciones de llevar la aventura a los hogares de los miembros de una comunidad cada vez más industrializada y urbanizada, una comunidad en el seno de la cual, en el 1900, con los primeros tranvías eléctricos, «metros» y coches, se iniciaba el suburbio.

El año 1897, aquél en el que Markham lanzó su llamada al público inglés, traía consigo buenos auspicios. Era el año del *Diamond Jubilée*. Londres resplandecía a causa del boato, en triunfal celebración de la más grande de todas las aventuras británicas, la del Imperio, simbolizada en la persona de la Reina.

Pero, de momento, a despecho de tan felices circunstancias, la llamada de Markham hizo pocos progresos. Ni siquiera entre los jefes de las dependencias coloniales, reunidos en una primera conferencia, suscitó mucho interés, si bien aquéllos no dejaron de pensar que gracias a tales viajes de exploración y descubrimientos se hallaban al frente de los territorios que representaban.

En el extranjero, y también dentro de Inglaterra, en cierto sector, la labor del Congreso Internacional dio algunos frutos. En Alemania se esbozaron planes para una expedición al Antártico, que encontraron firme respaldo. En Bélgica, una expedición organizada por un joven teniente de la Armada, Adrien de Gerlache, llegó a zarpar del puerto de Amberes en 1897. En el mismo año, C. E. Borchgrevink, tras meses de infructuosos y descorazonadores esfuerzos, hallaba un financiador para su proyecto de viaje al Antártico en la persona del rico propietario de una revista, llamado *George Newnes*.

La expedición belga, un parsimonioso asunto, débilmente apoyada por el Gobierno y la Sociedad Geográfica Belga, convertida en realidad solamente por una generosa donación de *Madame* Osterreith, que por su desprendimiento mereció el título de «Madre del Antártico», se llevó a cabo en el *Bélgica,* un buque de 250 toneladas, de procedencia noruega, construido para la caza de focas.

Entre los marinos y científicos se encontraba Roald Amundsen, en el puesto de primer piloto; el doctor Frederick Cook, médico y antropólogo americano, que se había incorporado a los viajeros después de su fracaso al intentar organizar una expedición americana al Antártico… Completaban el personal científico dos polacos y un rumano.

Alcanzadas las Shetland del sur a principios del 1898, De Gerlache se dirigió al archipiélago de Palmer y en el curso de unos veinte desembarcos realizó importantes investigaciones zoológicas y geológicas, efectuando reconocimientos muy precisos de la región.

En febrero el *Bélgica* se alejó hacia el sur, a lo largo de la costa de Graham Land, camino de la Alexander I Land de Bellingshausen. Veinte millas de infranqueables hielos rodeaban la costa y la estación se hallaba ya muy adelantada, pero De Gerlache prosiguió su avance hasta los primeros días de marzo, en que alcanzó los 71º 30′ S. Por estas fechas, cuando intentaba regresar al norte, el *Bélgica* se quedó cercado por los hielos. En el mes de mayo comenzó la larga noche y el primer invierno que tuvieron que afrontar los expedicionarios en el Antártico. Nadie hasta entonces se había visto en tal trance en aquellos parajes.

El día quince se puso el Sol, desapareciendo por espacio de setenta días. Solamente el brillo de la Luna o los ocasionales destellos de la aurora austral, derramándose sobre el desalentador paisaje, cubierto por el blanco sudario de los hielos, acertaban a levantar levemente los abatidos ánimos de los inexpertos viajeros del *Bélgica*.

Pasaron el invierno entre los inquietos témpanos, agitados violentamente por frecuentes tormentas. En julio volvieron a ver la luz del día. Pero tuvieron que transcurrir todavía seis meses antes de que la tenaza de los hielos, que apresaba al *Bélgica*, se aflojara y entonces merced a sucesivas voladuras y aserrando bloques de hielo que tenían tres metros de espesor lograron liberar el buque, emprendiendo a continuación el regreso a Europa, en la primavera de 1899.

Considerando lo inadecuado de sus recursos, la expedición De Gerlache constituyó un gran éxito, pues aparte del notable trabajo realizado por sus miembros en el archipiélago Palmer, éstos, debido a la imprevista y dilatada estancia entre los hielos, habían tenido ocasión de entregarse a la observación científica, con una intensidad muy superior a la de sus predecesores en el Antártico.

Para Markham, cuyo proyecto de una expedición nacional al Antártico bajo la égida de la *Royal Geographical Society* seguía estancado por falta de fondos, la partida de los exploradores belgas no significó precisamente un consuelo. Pero las noticias del éxito alcanzado por Borchgrevink al año siguiente, recibidas en el mismo momento en que se disponía a efectuar otro apremiante llamamiento al Gobierno, en solicitud de apoyo, resultaron infinitamente menos agradables para él.

Cuando Markham se enteró en el curso de la celebración del Congreso Internacional Geográfico de la intención de Borchgrevink de capitanear una expedición al mar de Ross, vio inmediatamente en aquel hombre un competidor decidido, que amenazaba la conquista del apoyo del público, con que él soñara siempre para poder hacer realidad su plan. Por lo tanto, utilizó toda su influencia para boicotear el proyecto de Borchgrevink.

Desde luego, la ayuda le vino a éste no del Gobierno, ni de ninguna sociedad científica, sino de *sir* Georges Newnes, propietario de una revista, como se ha indicado antes. Sin embargo, el hecho de que aquel joven, con sus rudas maneras coloniales, hubiese logrado triunfar donde él, Markham, y la *Royal Geographical Society* habían fracasado supuso un amargo revés. Habiendo manifestado Markham que consideraba el buque de Borchgrevink, el *Southern Cross*, falto de condiciones para la misión a que estaba destinado, el presidente de la *Royal Geographical Society* no se hallaba entre los que presenciaron su partida del Támesis, en el mes de agosto de 1898.

El hombre que había acudido en socorro de Borchgrevink, permitiéndole montar su expedición, era un pionero del periodismo que después de 1880 comenzó a abastecer de lecturas a los individuos salidos de las escuelas creadas por la Ley de Educación Forster, promulgada diez años antes. Newnes, el fundador del semanario *Tit-Bits*, y en 1891 del *Strand Magazine*, publicación ilustrada más seria, siguiendo el ejemplo de Harmsworth, al respaldar la expedición Jackson a Franz Josef Land, decidió apoyar a Borchgrevink, porque vio en aquel primer intento de invernar en el Antártico una historia más del pionerismo, muy del gusto del tiempo.

La expedición de Borchgrevink no fue, sin embargo, en modo alguno, una hazaña de tipo periodístico, simplemente. Entre su personal científico se encontraba el subteniente William Colbeck, un observador magnético de renombre, además de navegante y explorador; Louis Bernacchi, instruido en el observatorio de Melbourne como meteorólogo; el naturalista y zoólogo Nicolai Hanson, del museo británico de Historia Natural… Pero entre los miembros de la expedición no sólo había hombres de ciencia. El capitán del *Southern Cross*, un ballenero noruego transformado,

equipado con nuevas y potentes máquinas, era el competente Jensen, que había desempeñado el cargo de segundo piloto en el *Antartic*. Y por vez primera en la historia de las exploraciones en el Antártico, los expedicionarios llevaban consigo equipos de perros, de los cuales cuidaban dos lapones finlandeses.

El 14 de enero de 1899, en el preciso instante en que los negros charcos existentes entre los témpanos adquirían un color rojo sangriento, bajo los primeros rayos del sol, los viajeros del *Southern Cross* avistaron las islas Balleny. Diez días después se habían adentrado profundamente entre la masa de hielos. Ejercían éstos una presión tan grande sobre el casco del buque y eran tan constantes y fuertes los crujidos que se oían por efecto de dicha presión que Borchgrevink decidió virar hacia el norte y realizar otra intentona de penetración por el este.

Aquella maniobra tuvo éxito. Fueron encontradas aguas despejadas de obstáculos en los 70º de latitud S y los 174º de longitud E. El 17 de febrero, Borchgrevink llegaba a la bahía de Robertson, frente al cabo Adare, donde aquél desembarcara en 1894, desde el *Antartic*. Levantando la vista hacia las negras rocas del cabo, bautizado por *sir* James Clark Ross, Borchgrevink se dijo que estaban viviendo un momento histórico. «Ninguno de nosotros —escribió— olvidaría jamás aquel instante. Nos acercábamos a una costa sobre la cual el hombre no había intentado nunca vivir. A las 11 de la noche, por primera vez en la historia del mundo, un ancla arañaba la última tierra incógnita del globo».

Pero aquel escenario presentaba un sorprendente cambio con relación al aspecto que ofrecía con ocasión de su primera visita. Ahora las aguas de la bahía aparecían libres de hielos casi en su totalidad y las peñas del cabo eran muy oscuras, hallándose totalmente peladas. Solamente un ocasional bloque de hielo, sobre la estrecha playa, llena de guijarros, le recordó el panorama que contemplara en aquel mismo paraje cinco años antes.

El 1.º de marzo, terminada la descarga, fue izada la bandera de la *Union Jack*, regalada por Su Alteza Real el duque de York, alejándose el *Southern Cross* de Camp Ridley, el primer campamento invernal establecido en el continente Antártico. La construcción de una choza de madera, techada con lonas y pieles de focas, fijadas con sacos de carbón; la instalación de los observatorios magnéticos y meteorológicos en las inmediaciones: tales fueron las tareas iniciales de aquellos hombres. Luego, antes de que el invierno avanzara más, Borchgrevink y Bernacchi subieron a la cumbre del cabo Adare, a unos 3670 pies de altura.

Al igual que los expedicionarios belgas, aprisionados por los hielos, Borchgrevink y sus hombres juzgaron su primer invierno en el Antártico como una experiencia desalentadora. «Durante el gradual acortamiento de los días —confesó Borchgrevink—, experimentábamos una gran depresión, como si nos diésemos cuenta de que gradualmente nos íbamos haciendo viejos. Nos sentíamos cansados de vernos a todas horas, de conocer hasta las más insignificantes arrugas de nuestros rostros… Reinaba una gran oscuridad pese a que el horizonte, hacia el norte,

presentaba una tonalidad carmesí. En aquellas soledades la oscuridad y el silencio gravitan sobre uno como algo material. Este último parece rugir en los propios oídos. Son siglos y siglos de soledad acumulada…». Durante setenta y cinco días, desde el 15 de mayo hasta el 29 de julio, vivieron en plena oscuridad y luego, para dar un carácter más lúgubre a su encarcelamiento, Nicolai Hanson, el zoólogo, murió.

La primavera fue anunciada por una lenta y ceremoniosa procesión de pingüinos que regresaban a los sitios por ellos frecuentados durante el buen tiempo. Inmediatamente comenzaron las primeras exploraciones, limitadas por los muros montañosos de Victoria Land a las inmediaciones de la bahía Robertson. Colbeck llevó a cabo una excelente labor como cartógrafo. Se exploraron dos grandes glaciares, bautizados por Borchgrevink, en señal de reconocimiento, con los nombres de *sir* George Newnes y *sir* John Murray, que tanto le habían animado cuando la celebración del Congreso Internacional Geográfico.

Hasta el 28 de enero, fecha del regreso del *Southern Cross*, no pudieron ampliar el campo de sus exploraciones. Entonces visitaron la isla Coulman, de Ross, cruzaron la bahía de *Lady* Newnes y se adentraron por el sur hasta la zona de los alrededores del monte Erebus y el monte Terror, que Borchgrevink denominó Newnes Land.

A mediados del mes de febrero de 1900, envueltos en helados vientos, que recubrieron el *Southern Cross* con una capa de hielo, alcanzaron la «Barrera» y en un punto situado aproximadamente en los 164º de longitud O, donde las escolleras se elevaban a escasa altura sobre las aguas, Borchgrevink desembarcó, realizando el primer desplazamiento en trineo a través de la superficie del Ice Shelf, de Ross.

La ocasión era memorable pues representaba el primer paso hacia las grandes exploraciones, realizadas por Scott y Shackleton, que a lo largo de los diez años siguientes iban a revelar a un mundo, fascinado por sus descubrimientos, la sombría majestad del interior del continente Antártico. De este inicial desplazamiento sobre el hielo, Borchgrevink, cosa sorprendente, sólo envió a la *Royal Geographical Society* un lacónico relato. «En este punto —declaró— efectué un desembarco con trineos y perros y las necesarias provisiones e instrumentos. Dejando el buque con el resto de los miembros de la expedición al mando del capitán Jenson, acompañado por el teniente Colbeck y el finlandés Savio, avancé hacia el sur, alcanzando los 78º 50′, punto jamás alcanzado por ningún hombre anteriormente».

En el verano de 1900 llegaba Borchgrevink a Inglaterra, procedente de Australia, con el fin de dar cuenta de los resultados de su expedición. No carecían éstos de importancia, ni mucho menos. Colbeck había levantado la primera carta fiel de los límites del gran banco de hielo, demostrando que los mismos habían retrocedido treinta millas desde la época de Ross, en los líquenes y musgos existentes en las rocas de la bahía de Robertson, habían sido encontrados los primeros insectos vivos; útiles series de observaciones meteorológicas y magnéticas se habían llevado a cabo… Hubo otro hecho que revistió más importancia que dichos descubrimientos:

Borchgrevink había demostrado que la invernada en el continente Antártico era

posible. (Hanson no había muerto a consecuencia del frío, sino de una enfermedad intestinal). También había probado que desde la «Barrera» de Ross podían ser efectuados sucesivos desplazamientos al interior.

A Borchgrevink no se le dispensó un recibimiento entusiasta. Acusósele de falta de tacto en sus relaciones con los hombres que se encontraban a sus órdenes; se le reprochó que no hubiera intentado penetrar más en el territorio… Sus artículos en las publicaciones de *Newnes*, en los cuales describía sus aventuras, con el rápido estilo peculiar del nuevo periodismo, originaron acres comentarios por parte de la crítica.

Pero a pesar de ciertos fallos y de tantos motivos de desaliento, a despecho de la activa oposición que encontrara en el más influyente de todos los promotores de aventuras polares, Clements Markham, la verdad era que C. E. Borchgrevink había dado el primer paso en el camino conducente al Polo Sur. Como hasta Clements Markham, en feliz alusión a los días de la investigación Franklin, se vio obligado a admitir: «De aquí en adelante la penetración del continente se llevará a cabo mediante trineos, actuándose de acuerdo con los principios de McClintock, y son inminentes notables descubrimientos en aquella parte del mundo».

XVIII

SCOTT Y LA EXPEDICIÓN DEL *DISCOVERY*

A despecho de la dificultad con que ajustó su forma de pensar al nuevo cariz científico, pese a considerar «doctrinarios» a los hombres de ciencia, Markham sabía perfectamente que éstos —entre ellos había hombres como Murray y Neumayer— figuraban en el grupo de los más ardientes partidarios de una nueva expedición al Antártico.

Por consiguiente, decidió procurarse su apoyo, por mediación de la academia nacional de ciencias, la *Royal Society*, que durante muchas generaciones había aconsejado al Gobierno en aquellas materias. Como primera gestión en tal sentido invitó a la referida entidad a convocar una reunión para estudiar los motivos científicos de una empresa de aquel tipo.

Dicha reunión, a la que asistieron Neumayer, Murray y *sir* Joseph Hooker, superó todas las esperanzas de Markham, tan grande fue el entusiasmo suscitado, tan numerosas y diversas las propuestas de investigaciones. El apoyo de la *Royal Society* había quedado asegurado. Había sonado la hora de discutir los planes de las operaciones a desarrollar. Evidentemente, el portavoz de la *Royal Society* sería John Murray; en lo tocante a la *Royal Geographical Society* nadie osaría disputar a Clements Markham un puesto semejante.

En un principio todo marchaba bien y Markham se hallaba conforme, en líneas generales, con el plan de Murray. Éste era partidario de una expedición integrada por dos buques, los cuales, después de situar un grupo de desembarco, que había de invernar, en las costas del estrecho de Bismarck, en Graham Land, zarparían en dirección a Victoria Land. Aquí, en el estrecho de McMurdo, a la sombra del monte Erebus, quedaría establecida la base principal para dos estaciones antárticas. Los barcos no invernarían. Regresarían, pasando el intervalo de tiempo correspondiente, dedicados a reavituallamiento y a las observaciones oceanográficas.

Los objetivos de los viajeros serían la exploración y la investigación. Sería determinada la naturaleza y extensión del continente, profundizándose hacia el interior. Habría que averiguar el espesor de la corteza de hielo y estudiar los movimientos y composición de éste. Efectuaríanse observaciones de carácter meteorológico y magnético y sería medida la fuerza de la gravedad.

«Todo esto —había dicho con anterioridad Murray— debería ser la labor de una moderna expedición al Antártico…». Aunque se esperaba que los viajeros se adentraran mucho en dirección al interior, no se fijaba el Polo Sur como meta. «Un avance hacia el Polo Sur —declaró Murray— no es precisamente lo que yo estimo oportuno, ni creo que sea eso lo que la ciencia británica ansia en estos momentos. Lo que se exige ahora es una exploración sistemática, continuada, laboriosa, de toda la

región meridional, aplicando los medios de que dispone el investigador actual».

A Clements Markham, indudablemente, este sobrio análisis de la labor a realizar se le antojó un tanto anémico, pero no era aquí donde radicaban sus principales diferencias con Murray. Esto se vio claramente cuando comenzaron a discutir la composición de los grupos que habían de invernar y, en particular, a la hora de designar al jefe de la expedición.

Markham era partidario de que los miembros de la expedición, tanto los que habían de prestar servicio en los buques como los que se habían de quedar en tierra, procediesen en su totalidad de la Armada. Murray entendía que los últimos habían de reclutarse entre el personal civil. A ellos había de encomendarse la labor de carácter científico. Sabía Murray que aquella división de responsabilidades entre la Armada y los particulares había dado un resultado magnífico en la expedición del *Challenger*. ¿Por qué no había de ser provechosa ahora semejante colaboración?

Markham, que tenía detrás a los almirantes de la *Royal Geographical Society*, consideraba casi un anatema la sola idea de que un civil pudiese capitanear a los oficiales de la Real Armada británica, tanto en el mar como en tierra. En un medio como en otro, insistió, eran los militares quienes habían de llevar la voz cantante para contar con la garantía de que la empresa desembocaría en el éxito. Aquello suponía algo más que una leve diferencia de opiniones. Se trataba de un motivo de divergencia fundamental, que produciría la escisión entre los dos grupos integrantes del proyecto.

Ya hemos apuntado que este asunto no constituyó la única diferencia entre Murray y Markham a lo largo de sus discusiones sobre la organización de la expedición nacional al Antártico. Murray sostenía que deberían comenzar a hacerse gastos, sólo cuando se hubiesen reunido los fondos necesarios para costear la realización de la empresa en su totalidad. Tampoco en esto se mostró Markham de acuerdo. Si se reunía de momento dinero para equipar a un buque, ¿por qué no seguir adelante? Por supuesto, existía cierta lógica en su argumentación. De ser logrados algunos descubrimientos, la expectación del público por la empresa aumentaría… De otro lado, si la expedición acababa en un desastre, ¿quién concebía a un Gobierno indiferente, no dispuesto a acudir en socorro de aquellos hombres? Aunque basadas en consideraciones prácticas, Murray juzgó las ideas de Markham impracticables y a partir de aquel momento se negó a continuar participando en la discusión de los preparativos.

Nada afectado por tales disensiones, Markham prosiguió su labor, aferrado sólidamente a su manera de enjuiciar las cosas. Conforme a las recomendaciones del Congreso Internacional Geográfico, coordinó planes con la expedición alemana del profesor Erich von Drygalski, que se preparaba para explorar el sur de la isla Kerguelen, y la expedición sueca que zarparía para el mar de Weddell, la cual sería mandada por Otto Nordenskjöld, sobrino del conquistador del paso del noroeste. Luego, a pesar de sus diferencias con Murray, aseguró el nombramiento de un comité

integrado por miembros de la *Royal Society* y de la *Royal Geographical Society*. En 1899 había logrado hacerse con una suma que se aproximaba a la del coste total de la expedición: 15 000 libras.

El Gobierno continuaba mostrándose reacio a apoyar la expedición, tanto en lo tocante a hombres como al dinero. Pero los fondos de Markham se vieron rápidamente incrementados con dos donativos procedentes del consejo de la *Royal Geographical Society*, uno de ellos *Mr*. Llewellyn Longstaff, que donó 25 000 libras, más del doble del coste de la expedición del *Bélgica*. Tratábase de uno de aquellos generosos protectores de la exploración alumbrados por el capitalismo Victoriano.

La segunda contribución procedía de Alfred Harmsworth, más tarde lord Northcliffe, quien, varios años antes, había financiado la expedición Jackson-Harmsworth. El papel de la Prensa como respaldadora de las actividades exploratorias ha sido tan importante en el siglo XX que Alfred Harmsworth, un pionero en este aspecto, por lo que a Inglaterra se refiere, merece algo más que una mención de pasada en cualquier historia de la conquista de los Polos.

Como fundador de los primeros periódicos de gran circulación, el *Evening News* y el *Daily Mail* y, en 1904, del primer diario ilustrado, el *Daily Mirror*, Harmsworth había provocado poco menos que una revolución periodística.

Había aprendido la técnica de los americanos, en gran parte, y resulta interesante recordar con respecto a la publicación en forma de seriales en sus periódicos, de artículos sobre las regiones polares, que en Estados Unidos James Gordon Bennett, propietario y editor del *New York Herald*, y miembro del consejo de la sociedad geográfica de su país, había sido el primero, treinta años antes, que proporcionara a sus lectores relatos directos de exploraciones.

Este hecho, gracias al cual «el hombre de la calle» podía seguir a diario las hazañas de sus compatriotas en las más remotas regiones, produjo un doble efecto en el caso de la exploración polar. De un lado, los periódicos parecían ocupar una situación privilegiada a los efectos de estimular el interés y el apoyo del público. Además, podían proporcionar interesantes sumas a los expedicionarios a cambio de la concesión de artículos en exclusiva.

Por otra parte, tales artículos se orientaban, si habían de satisfacer la demanda popular, hacia la aventura más bien que hacia la investigación. Para el promotor o jefe de una expedición, de mentalidad científica generalmente, aquello suponía un molesto obstáculo, ya que, para no despreciar el apoyo financiero de los periódicos, existía el peligro de que el autor realzase el aspecto azaroso o aventurero del viaje, mostrándose más detallado en lo referente a los «ataques» a los Polos, por ejemplo, que a la labor de tipo científico, sensacional o no.

El peligro existía, indudablemente, o por lo menos el dilema, progresivamente agudizado a medida que pasaba el tiempo. En efecto, a mediados del siglo XX internábanse en el campo de la exploración polar no sólo los periódicos, sino también el cine, la radio y la televisión.

Volvamos, no obstante, a Clements Markham. Disponiendo ahora de una considerable suma de dinero, respaldado además por la *Royal Society*, hizo otro llamamiento al Tesoro. El Gobierno, impresionado tal vez por el apoyo público que Markham había logrado, así como por el respaldo recibido de los hombres de ciencia y, por supuesto, cansado del intenso bombardeo de solicitudes a que le había sometido tenazmente Markham, acordó contribuir a su empresa con 45 000 libras, una suma igual a la que en total había conseguido reunir el presidente de la *Royal Society*.

Para Markham esto constituyó una victoria ampliamente merecida. Se dispuso entonces a elegir un buque y el jefe indispensable para la expedición. La primera cuestión no tardó en quedar resuelta. El Almirantazgo accedió a que fuera probado un nuevo tipo de nave de madera movida a vapor, el *Discovery*, cuya construcción se inició inmediatamente en Dundee. El problema de la elección de un jefe idóneo resultó más complicado y dio lugar a muchas controversias.

El relato del propio Markham, en su obra *Lands of Silence*, donde cuenta cómo Robert Falcon Scott, de veintiocho años de edad entonces, fue escogido, revela que aquél había examinado con tiempo la perspectiva de una gran expedición al Antártico integrada por personal de la Armada. «En 1887 ya había resuelto teóricamente el problema de la elección de un jefe para mi expedición —escribió Markham—. Hallábame a bordo del *Active*, en las Indias Occidentales, en calidad de huésped de mi primo, el comodoro Markham… El 1.º de marzo del citado año, en St. Kitts, los tenientes organizaron una regata de cúters. Las embarcaciones habían de estar ancladas y con los toldos de cubierta echados antes de que se diera la salida. A esa posición y estado habían de volver tras un recorrido de una milla, después de rodear una boya. La regata iba a poner de relieve ciertas cualidades de los que en ella tomarían parte. En casi toda su extensión se redujo a una enconada lucha entre dos guardiamarinas: Robert Falcon Scott y Hyde Parker. Ganó el primero y el día 5 del referido mes Scott se sentó a nuestra mesa. Contaba por aquellos días dieciocho años y a mí me sorprendió ya su vivaz inteligencia, su saber y encantadores modales».

Markham, que había estado pensando en un joven oficial de la Armada británica, vio en Scott su *beau idéal*. Éste se hallaba formado en el entrenamiento y la disciplina de un servicio a cuyas tradiciones se había entregado con fervor casi religioso. Por consiguiente, cuando Scott y Markham se vieron en una calle de Londres en el mes de junio de 1899, el encuentro le pareció a este último providencial. Cuando la cuestión de la jefatura de la expedición al Antártico estaba a punto de ser decidida surgía de pronto ante él el hombre que eligiera mucho antes.

Para Scott, también, aquel inesperado encuentro fue excepcionalmente afortunado. Joven teniente torpedista, de carácter ambicioso, a la busca de nuevas oportunidades, de nuevos caminos para el ascenso más rápido que los ordinarios, vio enseguida en la sugerencia de Markham —quien le había dicho que debía solicitar el puesto de jefe de la expedición al Antártico—, no sólo la oportunidad de distinguirse

personalmente, sino también una espléndida ocasión de aumentar el prestigio de su país y de la Armada a la que pertenecía, por medio del servicio polar, igual que habían hecho muchos compañeros suyos antes que él. Dos días después de su entrevista con Markham cursaba la solicitud…

Hasta aquel encuentro, Scott jamás había pensado en sí mismo como explorador polar. Pero dispuso de bastante tiempo para entregarse a sus reflexiones, pues pasó un año, que los comités y el Almirantazgo dedicaron a considerar atentamente su petición. Entretanto, volvió a incorporarse a la unidad a la que pertenecía, el *Majestic*, buque insignia de la flota del canal. En junio de 1900 ascendió a comandante y un mes más tarde el puesto que había solicitado era suyo.

Scott, eficiente siempre, se aplicó furiosamente al trabajo, para dominar todos los aspectos de la expedición, incluido el científico. Por supuesto, no carecía de conocimientos técnicos —su especialidad de torpedista era la más moderna dentro de la organización de la Armada—, y en el estudio de las materias científicas mostró una sorprendente rapidez y habilidad.

La tarea más urgente era, sin embargo, la selección de los miembros de la expedición y entonces comenzaron a surgir diferencias entre los componentes del comité, exactamente igual que había sucedido durante las conversaciones entre Markham y Murray. Éste sostenía que el personal de la Armada había de constituir un pequeño núcleo dentro del grupo, en tanto que Markham y Scott abogaban por una expedición de carácter predominantemente militar.

Markham, haciéndose eco de las palabras de *sir* John Barrow, declaraba que «aparte de los valiosos resultados científicos que podían alcanzarse en el Antártico no había que perder de vista el excelente efecto que tales empresas ejercían siempre, de un modo invariable, en el personal de la Armada…». Scott decía: «Desde el primer instante pensé en una dotación militar. El sentido que de la disciplina poseen mis compañeros será un factor decisivo para el buen éxito de la expedición. Además, tengo graves dudas acerca de mi capacidad para entenderme satisfactoriamente con otra clase de hombres».

Finalmente, fueron designados tres oficiales de la *Royal Navy*: Royds, Shackleton y Barne. Luego Markham formuló una nueva propuesta. Al aludir a la «Navy», Scott pensaba en la «Royal Navy», pero Markham añadió ahora a la lista dos oficiales de la «Merchant Navy», uno de ellos con experiencia sobre las condiciones del hielo en el Ártico, siendo el otro un hombre entendido en la maniobra marinera a base de velas, destreza todavía esencial en el Antártico, como Markham sabía perfectamente. Era el primero el teniente Albert B. Armitage, de la «Peninsular and Oriental Line» quien había tomado parte en la expedición Jackson-Harmsworth. El segundo, Ernest Henry Shackleton, era un joven oficial que había pasado casi toda su vida, muy azarosa, en los veleros. Le había sido concedido el empleo de subteniente en la reserva naval. Es curioso que la primera aparición de Shackleton en la escena polar se produzca de la mano de Scott. Aquél, andando el tiempo, se convertiría en su mayor rival dentro del

campo de la exploración antártica.

Fueron seleccionados los científicos siguientes: el doctor Koettlitz, quien, al igual que Armitage, había tomado parte en la expedición Jackson-Harmsworth; el doctor Edward Wilson, biólogo, pintor y dibujante de gran mérito, y otros tres más, uno de ellos el físico Louis Bernacchi, miembro de la expedición del *Southern Cross*, mandada por Borchgrevink, el único hombre que había estado en el Antártico antes.

Necesitábase un naturalista y el puesto fue ofrecido a W. S. Bruce. Ahora bien, éste, con el apoyo de los industriales ricos de Paisley, estaba organizando entonces la expedición nacional escocesa al mar de Weddell. En consecuencia, se designó a T. V. Hodgson, de la estación biológica de Plymouth. El cuadro de personal científico fue completado con la selección de un geólogo (por sugerencia de la *Royal Society*), el profesor J. W. Gregory, al que sus trabajos en el gran valle del Rift en África habían dado universal renombre.

Poco después de haber sido botado el *Discovery* estalló una violenta disputa entre dos sociedades. Discutíase la jefatura de los grupos que habían de operar en tierra. La *Royal Society* suponía, al igual que el propio Gregory, que este hombre, como jefe del personal científico, ostentaría el mando en las operaciones terrestres, ya que no sólo era un erudito, sino también un explorador de gran experiencia.

Pero Markham no quiso ni oír hablar de ello. Luego, como escribe H. R. Mill, el historiador de la *Royal Geographical Society*, «la crisis pasó. Gregory dimitió su cargo en la expedición, cuyo centro de gravedad se desplazó al perder aquélla su carácter científico, para adoptar el de la orientación aventurera. Tal cambio no significó que la labor científica fuese suprimida. Simplemente, quedó situada a un nivel más bajo dentro del plan general».

A despecho de dicha variación, el aspecto científico de la empresa fue bien cuidado. El personal de este sector quedó integrado por George Murray, conservador de la sala de Botánica en el museo británico, quien introdujo reformas, añadiendo a la lista a un geólogo y a un físico. Dictáronse medidas para preparar adecuadamente a los que habían de realizar observaciones magnéticas, oceanográficas y meteorológicas. Cuando el *Discovery* zarpó de Cowes en agosto de 1901 llevaba a bordo, probablemente, un equipo científico superior al de cualquier expedición polar anterior.

El *Discovery* tenía que dirigirse al mar de Ross, donde la inmediata tarea de Scott seria la exploración del banco de hielo y la localización, posiblemente, de unas tierras montañosas que quedaban al este, las cuales James Clark Ross creía haber visto en su día.

Pero el *Discovery* era un buque muy lento, aparejado de velas con el fin de ahorrar carbón, y hasta el 1,º de enero de 1902, tras visitar Australia y Nueva Zelanda, no llegó hasta los hielos, en el Círculo Antártico.

Aunque en realidad era un buque mercante, la vida a bordo transcurría regida por una severa disciplina militar. Ningún detalle que afectara al buen orden dentro del

buque o al comportamiento de los oficiales, escapaba al severo y meticuloso capitán.

En poco más de una semana, el *Discovery* llegó al cabo Adare, donde Borchgrevink desembarcara. Luego se inició el viaje hacia el sur, a lo largo de la costa montañosa de Victoria Land, navegando por entre hielos, en dirección al hito histórico del monte Erebus, orgullosamente cubierto con su penacho de humo.

Después de llevar a cabo un desembarco aquí y otro en cabo Crozier, el *Discovery* se dirigió hacia el este, costeando la parte frontal del banco de hielo de Ross, que tanto en altura como en profundidad, según Borchgrevink ya adivinara, había disminuido notablemente desde la época del famoso explorador. Rebasando el límite alcanzado por Ross (150º O), Scott divisó a distancia las ahora desnudas rocas de las montañas vistas por aquél. Denominó al nuevo territorio Tierra del Rey Eduardo VII. Las masas de hielos flotantes obstaculizaban el avance, por lo que Scott se volvió hacia el oeste, refugiándose en la «ensenada del *Discovery*», donde Borchgrevink echara pie a tierra en compañía de sus perros.

El borde del gran banco de hielo por esta parte no se elevaba a más de metro y medio sobre el nivel del mar. Armitage desembarcó con un grupo equipado con trineos. Scott, entretanto, se preparó para llevar a cabo un reconocimiento utilizando un moderno y emocionante medio: un globo cautivo.

El barón Nordenskiöld, el explorador sueco, había considerado el empleo de globos cautivos en las tareas de reconocimiento en el Ártico. Pero a Scott tal sugerencia le había sido hecha por *sir* Joseph Hooker. El globo, de pequeño tamaño, había sido donado por una dama, la cual contribuyera también a los gastos de la expedición. Aquél no podía llevar más que un pasajero. Así pues, en aquel primer ascenso en el Antártico tomó parte Scott solamente.

«Mientras la inadecuada barquilla oscilaba —escribió el explorador—, miré a mis pies, en dirección a las figuras que se encontraban en la cubierta del barco, las cuales iban disminuyendo rápidamente de tamaño. Sentí algunas dudas entonces… ¿No habría obrado un poco precipitadamente al prestarme a aquel experimento?».

El globo se elevó a ciento cincuenta metros de altura y luego se detuvo, sometiendo al aeronauta a un continuo balanceo. A continuación, Scott recordó que tenía que proceder a arrojar el lastre, tirando de una vez todos los sacos de arena que llevaba, y no uno por uno, saliendo entonces la nave aérea disparada hasta los doscientos cuarenta metros. Una fina cuerda la mantenía sujeta al buque…

Desde su puesto de observación, Scott vio que la extensión de hielos se elevaba suavemente hacia el sur, en una serie de largas ondulaciones paralelas. Fajas de luz y sombra marcaban los salientes y hondonadas, alternativamente. A mucha distancia de allí, a unas ocho millas, calculó Scott, Armitage y los hombres que integraban su grupo, se veían como negros puntos, de microscópico tamaño, resaltando sobre el monótono y grisáceo paisaje.

Después ascendió en el globo Shackleton, con el fin de fotografiar aquel futuro campo de exploración. Seguidamente, Scott puso rumbo al estrecho de McMurdo,

dirigiéndose a la isla de Ross, disponiéndose a pasar su primer invierno en el Antártico.

Scott y sus hombres, a diferencia de lo que había hecho Borchgrevink, permanecerían en el barco durante todos aquellos meses. En esto habían decidido seguir el ejemplo de Parry frente a la isla Melville, aunque se contaba con cabañas de observación en la costa, situadas en la punta sudoeste de la isla de Ross, y alojamientos suficientes para albergar a los miembros de la expedición en su totalidad, en caso de que el hielo llegara a aplastar al *Discovery* en su anclaje de invierno.

Después se inició un período de intenso entrenamiento, con vistas a los primeros viajes en trineo, que tendrían lugar con la llegada de la primavera. Era preciso aprender a esquiar, a conducir los trineos, a alimentar a los perros… Había que comenzar por lo más elemental. Aquellos marineros británicos sufrían muchas caídas al andar por el hielo. Comparados con los escandinavos, habituados desde la niñez a aquel medio, eran auténticos reclutas.

Quedó bien de manifiesto que el más grave de los problemas lo constituía el control de los perros. Al menor toque de unas manos inexpertas, un grupo de perros, dóciles en apariencia, se convertía en un amedrentador revoltillo de animales que no cesaban de gruñir o ladrar y enredaban con sus furiosos movimientos las correas con que eran unidos al trineo. Aquello acababa con la paciencia de los expedicionarios y agotaba los más ingeniosos esfuerzos, tendentes a restablecer la disciplina y la paz. La tracción humana, al estilo tradicional, pareció pronto a todos más segura e infinitamente preferible a aquellas ingobernables y caprichosas bestias.

El 23 de abril de 1902 desapareció el Sol al filo del mediodía. Los expedicionarios estarían cuatro meses sin verlo. Aparte del trabajo habitual habría muchas cosas que impedirían que durante la oscuridad invernal los hombres se aburriesen. Shackleton era un voraz lector, que recitaba poesía, especialmente las composiciones de Robert Browning, su escritor favorito, lo que hacía con un gracioso acento irlandés. Dotado de cierto instinto periodístico, editó el *South Polar Times,* descendiente directo de la *Winter Chronicle and North Georgia Gazette*, publicada durante la primera expedición de Parry, organizada para la búsqueda del paso del noroeste. El diario fue ilustrado con delicados dibujos y acuarelas, obra de Wilson, con cuyos trabajos éste inició una serie de pinturas notables, en las que logró plasmar los brillantes matices y cambiantes luces del Antártico, así como sus facetas más imponentes y sus tonos más sombríos. Otra publicación fue *The Blizzard*, en la actualidad una pieza de coleccionista entre los bibliófilos dedicados al tema del Antártico.

El día del solsticio hiemal (que en realidad no fue celebrado hasta agosto), quedó señalado por la inauguración del *Royal Terror Theatre,* con la puesta en escena de la primera obra: «Penado libre bajo palabra», turbulenta comedia en un acto, a la que había de seguir un «*show*» a base de un juglar negro…

Todo esto suscita el recuerdo de Parry y sus hombres y la producción del teniente Beechey: «*Miss* in her Teens[2]», representada frente a las costas de la isla Melville.

Por espacio de dos meses, todos anduvieron atentos a la preparación del primero de los grandes viajes terrestres que habían de ser realizados en el Antártico. Fue señalada como fecha de partida la del 2 de noviembre de 1902, a las diez de la mañana. Scott, Wilson y Shackleton salieron con tres trineos y diecinueve perros. Tratábase de su primer ataque a la «Barrera». Aquéllos fueron para Scott, constantemente preocupado con los preparativos más nimios, momentos de ansiedad, de verdadera prueba. Como sabía muy bien, él y sus hombres eran simples principiantes en aquel género de aventuras, hallándose en posesión de un equipo no probado virtualmente. Por otro lado, ignoraban los obstáculos que habrían de vencer, aparte de los derivados del tiempo y de su propio estado físico. Hasta el eternamente optimista Shackleton, vivaz, jovial, que se veía a sí mismo ya de regreso del Polo Sur, triunfante, conquistador de la fama y la fortuna, dudaba algunas veces…

El 15 de noviembre, el último de los grupos de apoyo, que había estado instalando depósitos a lo largo de la ruta de regreso, volvió al buque. Los tres hombres estuvieron avanzando durante cincuenta y nueve días, cubriendo quince millas por jornada, aproximadamente, que en ocasiones quedaban reducidas a cinco, por efecto de las irregularidades de las masas de hielo sobre las cuales se deslizaban y del espesor de la capa de nieve, muy profunda en algunos sitios.

En los 82º y 17′ de latitud S, esto es, a 380 millas más allá del punto alcanzado por Borchgrevink, al avistar una gran cordillera, Scott decidió que debían emprender el regreso.

Les aguardaba entonces una gran prueba. Uno tras otro, sus perros murieron. Los que no, hubieron de ser muertos a tiros y para Scott, que había presenciado con repugnancia el despedazamiento de las focas destinadas a servir de alimento a aquellos animales, aquella constituyó una dolorosa e inolvidable experiencia. En el viaje de vuelta el hambre mermó sus fuerzas notablemente. Sus raciones habían tenido que ser reducidas al mínimo y los depósitos establecidos en el camino que tenían que seguir no se encontraban adecuadamente abastecidos. Viéronse cegados por la nieve y pronto hizo su aparición el escorbuto, tan gravemente en el caso de Shackleton, víctima de hemorragias y de tremendos accesos de tos, que Scott tuvo que prohibirle que continuara marchando. Shackleton, sin embargo, gracias a un gran esfuerzo de voluntad, no llegó a separarse de sus compañeros. Los tres llegaron al buque el 3 de febrero de 1903, tras una ausencia de noventa y tres días.

Habían ocurrido muchas cosas desde su partida. Shackleton y Armitage habían ascendido por un gran glaciar, hacia el oeste de la isla de Ross —el glaciar Ferrar—, alcanzando una altura de casi tres mil metros. En los 78º de latitud S habíanse encontrado en la cumbre de una cordillera que era prolongación de las montañas de Victoria Land y se unía, probablemente, con las vistas a lo lejos en dirección al sur por Scott y sus compañeros. Aquella serie de elevaciones bordeaba una vasta llanura

de hielo y nieve que parecía extenderse ante los expedicionarios hasta el infinito.

Al acercarse a la isla de Ross, grande fue la alegría de Scott, Shackleton y Wilson cuando vieron que había llegado su buque auxiliar, el *Morning*, anclado poco más allá de los hielos que mantenían todavía aprisionado al *Discovery*. El desplazamiento del *Morning* había supuesto un triunfo para Clements Markham y el consejo de la *Royal Geographical Society*, pues tras la partida del *Discovery* para el Antártico la comisión mixta establecida por las dos sociedades, cuyos miembros tantas discusiones habían provocado con motivo del nombramiento de los jefes de los grupos terrestres, había sido disuelta y a Markham le habían confiado la formidable tarea de reunir no menos de 50 000 libras, necesarias para equipar a la expedición de auxilio.

Sus elocuentes alusiones al valor, la fortaleza y el patriotismo de los hombres que se hallaban aislados en el continente Antártico no habían producido el menor efecto sobre el Tesoro. Nueva Zelanda, tal vez pensando ya en la futura zona de Ross, había respondido a su llamamiento, pero sólo con 1000 libras.

Por consiguiente, Markham y la *Royal Geographical Society* se quedaron con el encargo de reunir casi toda aquella suma. En noviembre de 1901 fue adquirido un barco noruego, el *Morning*. Entregóse el mando del mismo al capitán Colbeck, al experimentado primer piloto del *Southern Cross*, quien contaba entre sus oficiales a Rupert England y a los tenientes Mulock y Evans (más adelante almirante lord Mountevans). El *Morning* se hizo a la mar en el mes de noviembre del siguiente año. Markham, jubiloso, celebró su triunfo componiendo un himno, al que se le adaptó una música marcial. Titulábase «Intrepid Souls»:

Intrepid Souls have these men I ween
Who brave the Antartic cold
No dangers that threaten their lives are seen
When they seek the brave and bold

Seeking where the lost have been
Discovery's *mats will soon be seen*

Soon the Morning *will start and the time draweth night*
To sail o'er the ice-clad main
When they'll seek around with a watchful eye
Nor at any toil complain

Seeking where the lost have been
Brave Scott and his crew will yet be seen

La alegría con que fue acogido el *Morning* en Hut Point, sin embargo, resultó ensombrecida por la decisión de Scott, cuidadosamente sopesada. Basándose en el consejo del médico de la expedición, aquél ordenó que Shackleton regresara a Inglaterra. «Esto ha sido un golpe tremendo para el pobre Shackleton», escribió Scott en su diario. Su subordinado admitió años más tarde que, en efecto, entonces había experimentado el disgusto más grande de toda su vida. Físicamente parecía haber

sido en todo momento el hombre más fuerte de la expedición. A lo largo de su errante existencia habíase acostumbrado a todas las incomodidades navegando en los veleros, enfrentándose con mayores y más frecuentes peligros que ninguno de sus compañeros. Y, no obstante, había tenido que ser él quien pasara por la tremenda humillación de convertirse en ocasiones en un simple pasajero a lo largo del viaje de regreso.

Shackleton no solamente se sentía herido en su orgullo. Aquello significaba además el derrumbamiento de cuantas esperanzas había alimentado de lograr fama y fortuna. Efectivamente, en la nueva época de la exploración polar que vivía, era muy posible que el público y el Gobierno, agradecidos, recompensaran generosamente al explorador victorioso.

Sin embargo, la orden había sido dada ya y Shackleton, aunque estaba convencido de que no tardaría más de un mes en reponerse, cedió su puesto al teniente Mulock, del *Morning*. Desde el punto de vista psicológico aquél fue el instante más crítico de su carrera. Pero al embarcar, desconsolado, en el *Morning*, Shackleton ya se había hecho el propósito de volver. La siguiente vez que regresara a su país sería como triunfador. Unicamente la conquista del Polo le podría servir de compensación a la vista de aquella humillante e inmerecida retirada del Antártico.

En octubre de 1903, al término del segundo invierno de Scott en aquellas regiones, comenzaron de nuevo los desplazamientos terrestres. El 30 de noviembre, Scott escalaba otro gran glaciar situado hacia el oeste, contemplando, como Shackleton y Armitage contemplaran el año anterior, la llanura polar infinita, carente de vida, de rasgos definidos. Tratábase de una monótona y grisácea superficie que emergía imperceptiblemente ante él bajo un cielo sombrío. Lejos, hacia el sur, quedaba el Polo. Una vez más, los perros no surtieron efecto y buena parte del viaje tuvo que hacerse mediante tracción humana, sobre empinadas laderas de hielo. Los expedicionarios trabajaban incansablemente, hasta la extenuación. Una maraña de correas rodeaba sus cinturas y hombros, obstaculizando sus movimientos continuamente, mientras subían incansables, respirando un aire asfixiante.

Entretanto, en Inglaterra se pensaba cada vez con mayor ansiedad en la suerte de la expedición y sus componentes. Markham, especialmente, que contaba setenta y tres años de edad y había perdido parte de su vigor y confianza después de tres años de incesante trabajo, se hallaba seriamente alarmado, a causa de que Colbeck le había dicho que al partir dejara al *Discovery* aprisionado entre los hielos.

Suponiendo que durante el segundo verano aquél no quedara en condiciones de navegar libremente, ¿qué sucedería si él y la sociedad no lograban reunir la gran suma de dinero que se precisaba para montar una expedición de socorro? Era ésta una perspectiva atemorizadora, tan alarmante que Markham decidió que en esta ocasión el Gobierno no tenía más remedio que tomar cartas en el asunto y acudir en auxilio de la expedición nacional al Antártico. La reacción del Gobierno fue rápida, decisiva y sorprendente en muchos aspectos. H. R. Mill, contemporáneo de Markham, hizo en

su *Record of the Royal Geographical Society* (1830-1930), un breve relato del caso.

«*Mr*. Balfour, entonces primer ministro —escribió—, perdió su habitual y filosófica calma. Ante los miembros de la Cámara de los Comunes formuló cáusticas observaciones, aludiendo a la táctica errónea seguida por el Gobierno desde la concepción de la empresa hasta el hecho material de la recaudación del dinero preciso para aquella gran aventura. Luego dirigió un ultimátum a la Sociedad, solicitando la entrega inmediata del *Morning*, quitándole de las manos la tarea del salvamento del *Discovery*, ya que el Almirantazgo iba a ocuparse del regreso de los miembros militares de la expedición». Entre los colegas de Markham hubo muchos que consideraron molestas las punzantes revelaciones del primer ministro. Markham, en cambio, permaneció inalterable. Y sin embargo, en sus primeras conversaciones con John Murray había sostenido firmemente que una vez reunidos los fondos para aquel viaje había que seguir adelante, que lo demás vendría por sí solo…

Las disposiciones del Almirantazgo tendentes a organizar la expedición de socorro, fueron causa de inútiles gastos y extravagancias hasta el absurdo. No satisfechos con el *Morning*, adquirieron un ballenero de Dundee, el *Terra Nova*, y designaron a Shackleton para inspeccionar los aprovisionamientos. Después mandaron la embarcación a Nueva Zelanda, navegando no por sus propios medios, sino remolcada por turnos de buques de guerra. Así cruzó el Mediterráneo, el canal de Suez y el océano Indico.

Scott, entretanto, ignoraba totalmente tan extraordinarias actividades y cuando el 5 de enero de 1904 los buques llegaron al borde de la masa de hielos con perentorias órdenes de que abandonara su barco y emprendiera el regreso inmediatamente, en compañía de sus hombres, quedóse asombrado. Él mismo dijo que aquello cayó sobre ellos «como un rayo».

Enfrentado con tal exigencia, la más impertinente de cuantas puede llegar a oír el capitán de una nave, esto es, abandonar el *Discovery*, dejándolo a merced de los hielos, que continuaban atenazándole, Scott no tenía más remedio que obedecer. Comenzó entonces la laboriosa tarea de trasladar, pieza por pieza, alimentos e instrumentos y colecciones científicas. Para esto había que desplazarse a unas diez millas de distancia del *Discovery*, donde se encontraban los buques de la expedición de socorro.

Con todo, Scott observaba atentamente el *Discovery*, confiado en que se produjera la más leve señal de resquebrajamiento en el hielo. En los primeros días del mes de febrero pudieron notarse algunos síntomas de deshielo. Lentamente, el *Discovery* logró avanzar, hasta que sólo una distancia de seis millas separó a las naves. Finalmente, se detuvo. Pero ahora ya se pensaba en que mediante sucesivos choques y el empleo de sierras y explosivos el buque abandonaría su forzado encierro, antes de que los hielos del nuevo invierno lo cercasen. Febrilmente, las tripulaciones de los tres barcos se aplicaron al trabajo. El 12 de febrero quedaban ya sólo tres millas por salvar. Al día siguiente éstas habían quedado reducidas a unos

metros. El 16 se llevó a cabo la última voladura y el *Discovery* recuperó su libertad de movimientos. El 5 de marzo, tras una estancia de dos años y dos meses en aquel continente, la expedición cruzó el Círculo Antártico. El *Discovery* se movía a paso de tortuga, consumiendo la miserable asignación de combustible que señalara el Almirantazgo en sus detallados y complicados planes, al organizar la expedición auxiliar.

Scott, después de un lento y largo viaje alrededor del cabo de Hornos, en el transcurso del cual fueron realizadas numerosas observaciones oceanográficas, regresó en triunfo a Inglaterra. El 7 de noviembre de 1904 hacía un relato de sus hazañas a un público que llenó por completo el *Albert Hall*. Aquéllas tenían que realzar forzosamente su prestigio. El gran banco de hielo había sido explorado hasta su extremo oriental y más allá del límite alcanzado por Ross. Se había descubierto la Tierra del Rey Eduardo VII. Los expedicionarios habían visto una serie de montañas que se extendían hacia el sur, bordeando una vasta llanura. Armitage había efectuado una penetración de 130 millas, elevándose hasta casi tres mil metros. Scott, Shackleton y Wilson, avanzando en dirección al suroeste, habían alcanzado los 82º 17′ S, superando en 207 millas la marca anterior, relativa al punto más alejado hacia el sur.

Durante la segunda estación, Scott mismo había ascendido a la gran llanura, penetrando más profundamente incluso en dirección al sur. A lo largo del dilatado período de permanencia en el Antártico los viajeros habían efectuado un sinnúmero de observaciones de carácter científico. Su posterior publicación, en una colección de espléndidos volúmenes, supuso un homenaje, merecido, a los hombres que dieron aquel importante paso y contribuyeron tan eficazmente al conocimiento del Antártico.

El numeroso auditorio que llenaba el *Albert Hall* (entre los presentes se hallaba el embajador americano), escuchó embelesado el relato de Scott. La pantalla sobre la cual iban siendo proyectadas fotografías obtenidas en los momentos más interesantes de la expedición se encontraba enmarcada por las insignias de todos los oficiales, detalle, según cuenta Mill, ideado por *sir* Clements Markham, «que se ajustó cuidadosamente a las severas reglas heráldicas». Markham disfrutó entonces de un auténtico premio por sus desvelos, especialmente (citamos a Mill de nuevo) «porque, con gran alegría por parte de su promotor, había quedado probado de una manera indiscutible mediante aquella expedición que los hombres de la Armada británica eran capaces todavía de ir a cualquier parte y hacer lo que se presentara».

Habiendo dado cima así a su importantísima labor, Markham dimitió al año siguiente la presidencia de la *Royal Geographical Society*.

La expedición de Scott no debe oscurecer las realizaciones de otras menos sensacionales, que se organizaron simultáneamente, también con destino al Antártico. Markham, siguiendo los consejos de los miembros del Congreso Internacional Geográfico, había estado en contacto con los promotores de las mismas. Fueron aquéllas, la alemana del profesor Von Drygalski; la sueca, dirigida por el doctor Otto

Nordenskjöld; la escocesa, mandada por el joven naturalista de Edimburgo W. S. Bruce y, finalmente, la francesa, a cargo del doctor Jean Charcot, por iniciativa del cual Francia volvió a hacer acto de presencia en el Antártico, región de la que había estado ausente desde los tiempos de Dumont d'Urville. Desde el punto de vista científico, la expedición sueca resultó ser la más aleccionadora. Siendo los objetivos de todas ellas estrictamente científicos, contrastan de un modo interesante con la del *Discovery*.

La expedición alemana, mandada por el científico Drygalski, tanto por mar como por tierra fue en su totalidad subvencionada por el Gobierno imperial.

Zarpando en el *Gauss*, bautizado así en honor al famoso matemático alemán, cuyos cálculos sobre la probable situación del Polo Sur Magnético James Clark Ross había deseado confirmar, Drygalski recaló en su base de Kerguelen, isla en la que se estaba construyendo un observatorio, dirigiéndose luego en busca del continente, en la dirección general de la costa de Knox.

En el mes de febrero de 1902 los expedicionarios avistaban tierra pero hallaron imposible acercarse a ella, de modo que procedieron a levantar observatorios magnéticos y astronómicos con bloques de hielo sobre los témpanos de los alrededores. En la siguiente primavera grupos equipados con trineos avanzaron por el hielo hacia una negra elevación situada a cincuenta millas de distancia, en el continente, y aquí Drygalski, al igual que Scott, utilizó un globo cautivo, ascendiendo a unos cuatrocientos cincuenta metros para fotografiar el distante y levemente ondulante llano polar. El explorador dio a aquella región el nombre de Tierra del Kaiser Guillermo II, que aún se conserva. Tras otro invierno allí y después de efectuar varios viajes más de carácter científico en la primavera, el *Gauss* regresó a Ciudad del Cabo en el mes de febrero de 1903.

La expedición de Nordenskjöld, subvencionada totalmente por filántropos suecos, nació del trabajo de aquél como geólogo en Tierra del Fuego, al concebir la teoría de que el extremo meridional de Sudamérica se hallaba relacionado, geológicamente hablando, con la extremidad septentrional de Graham Land.

Después de realizar un intento infructuoso, para penetrar en el mar de Weddell, en el ballenero a vapor *Antartic*, la misma embarcación que había llevado a Borchgrevink a cabo Adare, Nordenskjöld pasó dos inviernos en la parte norte de Graham Land. El *Antartic* quedó aprisionado entre los hielos al ir a rescatar a varios miembros de la tripulación. Pero los suecos fueron salvados por un buque de la Armada argentina, el cual, por extraña coincidencia, apareció allí el mismo día en que el capitán y cinco de los expedicionarios habían conseguido abrirse paso por el mar helado, desde la pequeña isla en la que ellos y el resto de sus compañeros habían pasado sin novedad todo un invierno.

El rescate de Nordenskjöld y sus hombres había constituido el motivo de la expedición de Jean Charcot. Pero cuando éste se enteró de que se hallaban a salvo aplicóse a la exploración de Alexander Land y la costa occidental de la península de

Graham Land. Alexander Land continuaba siendo tan inaccesible como en los días de Bellingshausen. Sin embargo, entre los años 1903 y 1905, Charcot registró en sus mapas muchas de las islas del archipiélago Palmer y los mapas británicos de esta sección de las Falkland deben mucho a este primer viaje de un explorador francés, cuya labor posterior proporcionaría a su patria un lugar distinguido en el Antártico.

Hablando de descubrimientos, la más famosa de esas expediciones fue la escocesa, dirigida por un entusiasta científico, W. S. Bruce, orientada hacia el desconocido y peligroso mar de Weddell.

Bruce, que había prestado servicios como naturalista en el ballenero a vapor *Balœna*, en 1893, habiendo formado parte de la expedición Jackson-Harmsworth, había participado últimamente en otra llevada a cabo durante el verano, con destino a Spitsbergen, respaldada por un hombre con el que había trabado fuerte amistad: el rico industrial Andrew Coats de Paisley.

Contando ya con el apoyo de la familia Coats para dar impulso a su nueva y ambiciosa aventura, Bruce se hizo a la mar en un ballenero noruego, al que le fue cambiado el nombre, dándosele el de *Scotia*. Cruzado el Círculo Antártico comenzó a navegar libremente por el mar de Weddell. Pero hallándose en los 70º S, el *Scotia* quedó cercado por los hielos. Habiendo conseguido escapar se dirigió al norte, con objeto de localizar un puerto donde pasar el invierno. Para tal propósito le sirvió la bahía de Scotia, en la isla Laurie, Orkneys del Sur. Cuando el *Scotia* zarpó en noviembre de 1903, para realizar su segundo intento en el mar de Weddell, fue dejado allí un grupo encargado de efectuar observaciones meteorológicas, al que se relevó desde la Argentina.

Esta vez el *Scotia* penetró por entre los hielos (que giraban en sentido circular), en el mar de Weddell sin grandes dificultades, alcanzando los 74º S y 22º O, un poco hacia el este del punto a que llegara James Weddell a principios del siglo XIX.

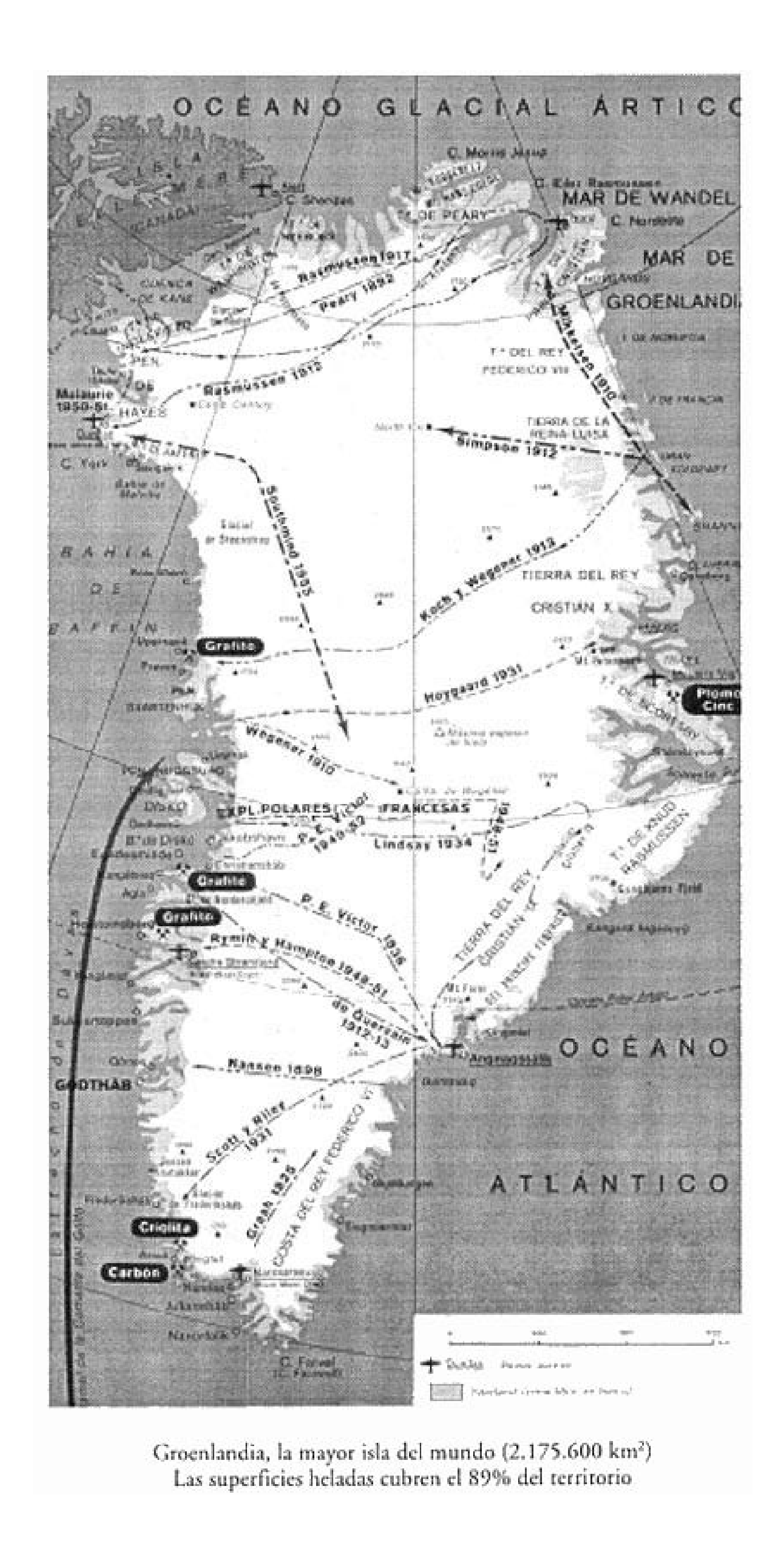
Más allá, los expedicionarios pudieron ver tierra, una extensión baja y llana, falta de rasgos característicos, con una línea costera de bien cortados acantilados de hielo, semejantes a los que divisaran en la parte opuesta del continente, Biscoe, Wilkes, Ross y otros.

Aquello era el extremo de la gran acumulación de hielos procedentes de la región central, que John Murray había descrito tan a lo vivo, y punto de origen de los icebergs e islas de hielo de los mares antárticos.

Los expedicionarios no pudieron efectuar desembarco alguno. En realidad, no les fue posible aproximarse a menos de dos millas. Bruce llamó al nuevo territorio, sin embargo, Coats Land, en honor a James y Andrew Coats de Paisley. Coats Land se denomina todavía en la actualidad. Trátase de una zona nada acogedora pero de aguas despejadas de obstáculos frente a la costa, una circunstancia muy apreciada por los pocos exploradores —Filchner, Shackleton, *sir* Vivian Fuchs y algunos otros—, que han logrado alcanzarla navegando por entre los hielos del mar de Weddell.

Pero la expedición de Bruce no sería recordada únicamente por aquella adición

importante a la línea costera del continente meridional. Aquél, al no conseguir el apoyo de su Gobierno para el mantenimiento de la estación meteorológica de la isla Laurie, hizo entrega de la misma a la República Argentina. Fue éste un acto de alguna significación en la futura historia política del Antártico, ya que proporcionó una base para la posterior afirmación de soberanía por parte de la Argentina sobre la referida isla (y por extensión sobre el conjunto de las Orkneys del Sur), en oposición a las pretensiones británicas.



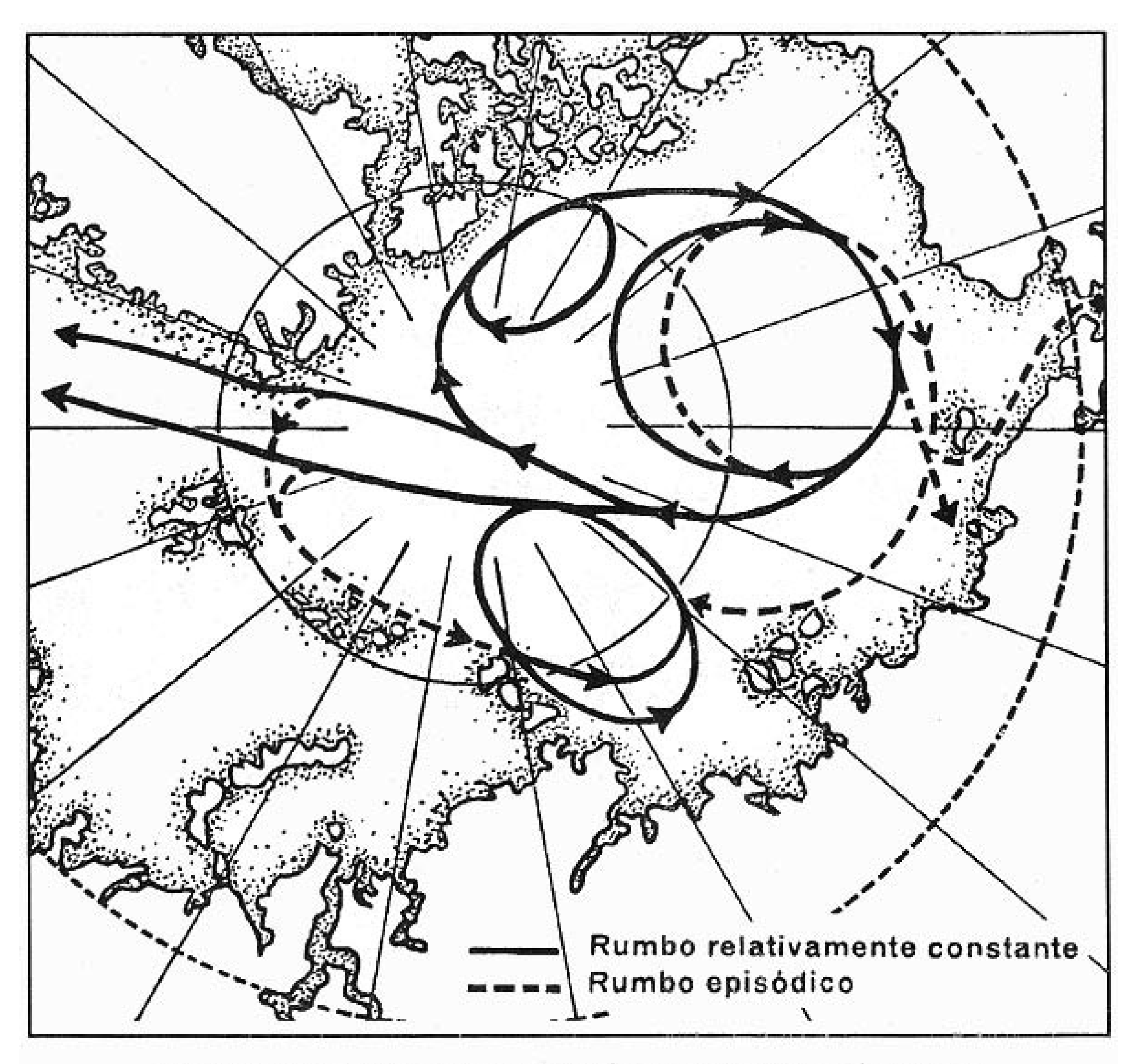
Groenlandia, la mayor isla del mundo (2.175.600 km²)
Las superficies heladas cubren el 89% del territorio



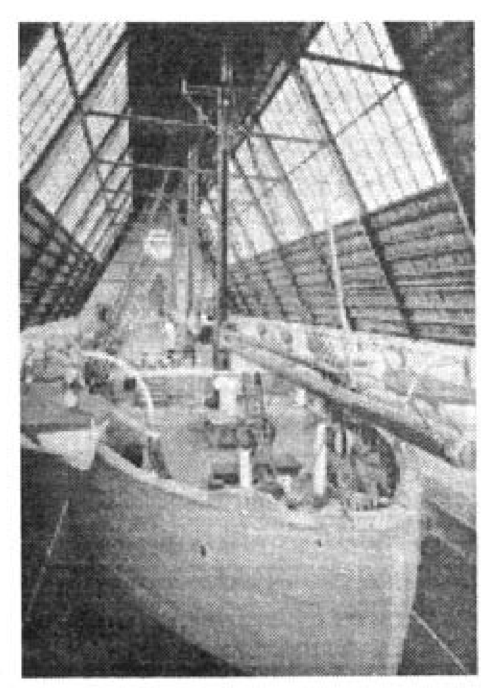
Adolf Erik Nordenshiöld, explorador finlandés que, entre 1879 y 1880 descubrió el paso del Nordeste



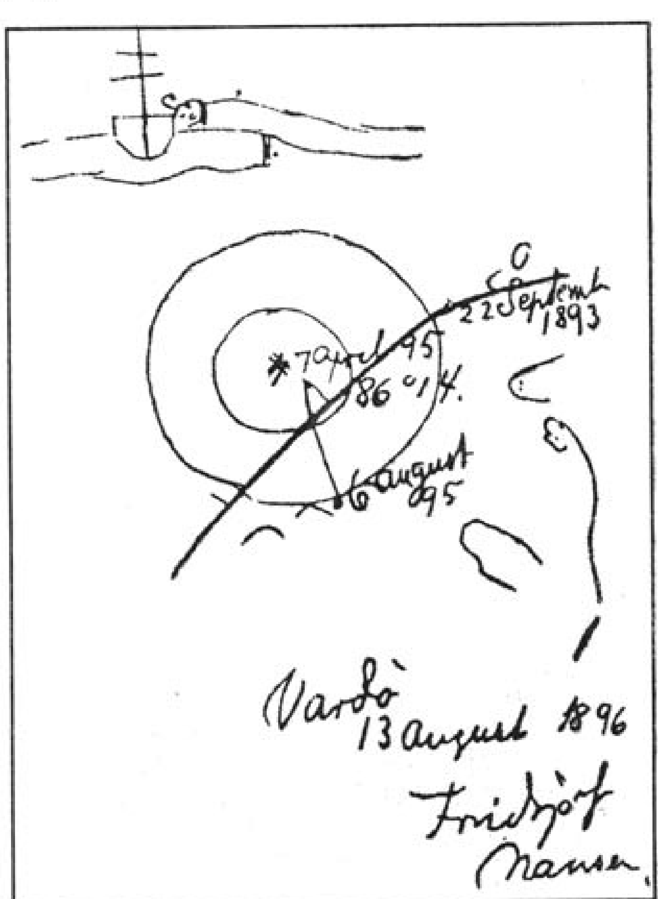
El explorador noruego Fridtjof Nansen que intentó llegar al Polo Norte



Movimiento de los hielos en la Zona Polar Central, según V. F. Burkhanov, 1955



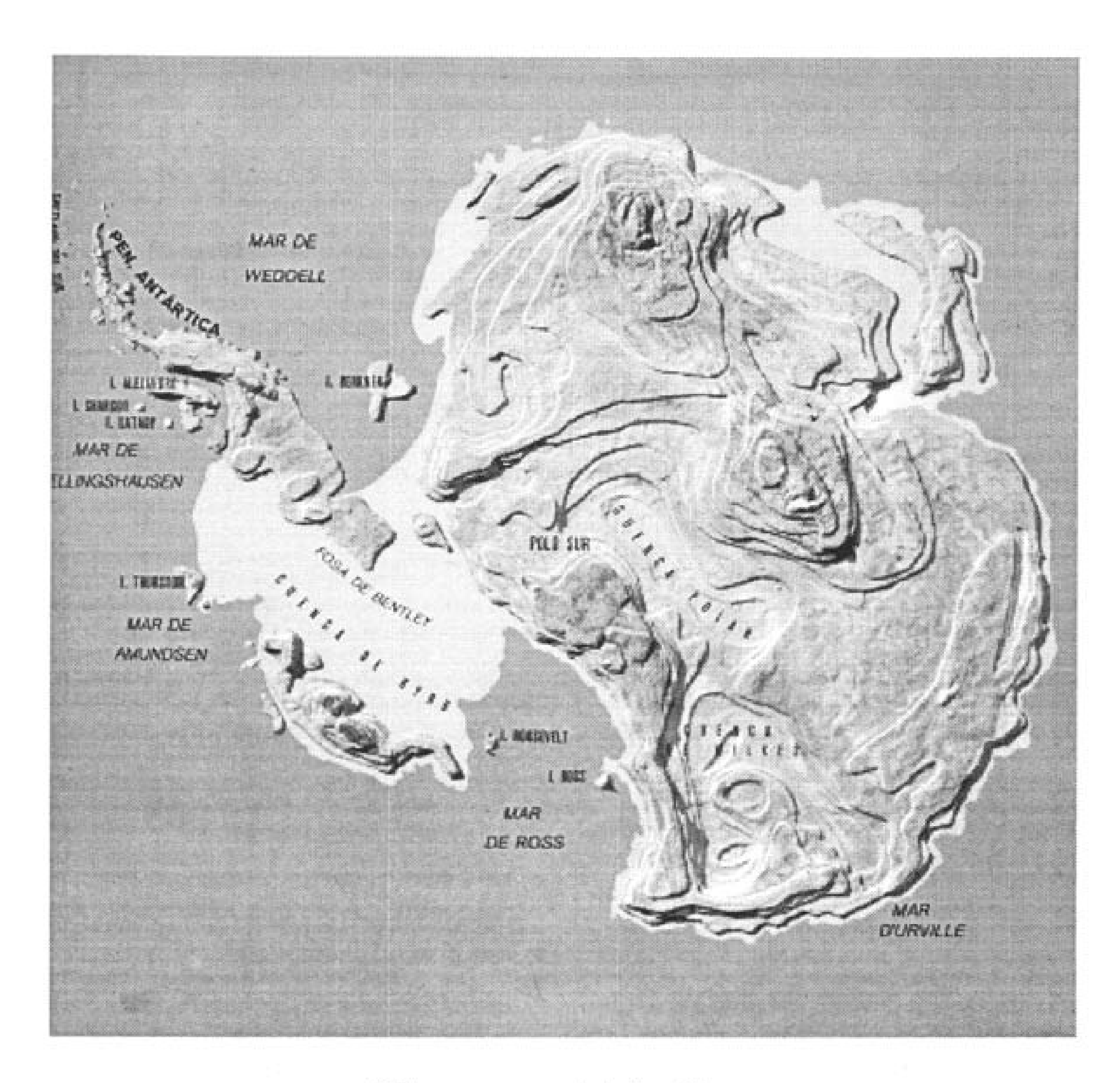
El *Fram*, el barco de Nansen, en el Fram Museum de Oslo



La ruta seguida por Nansen, dibujada por él mismo



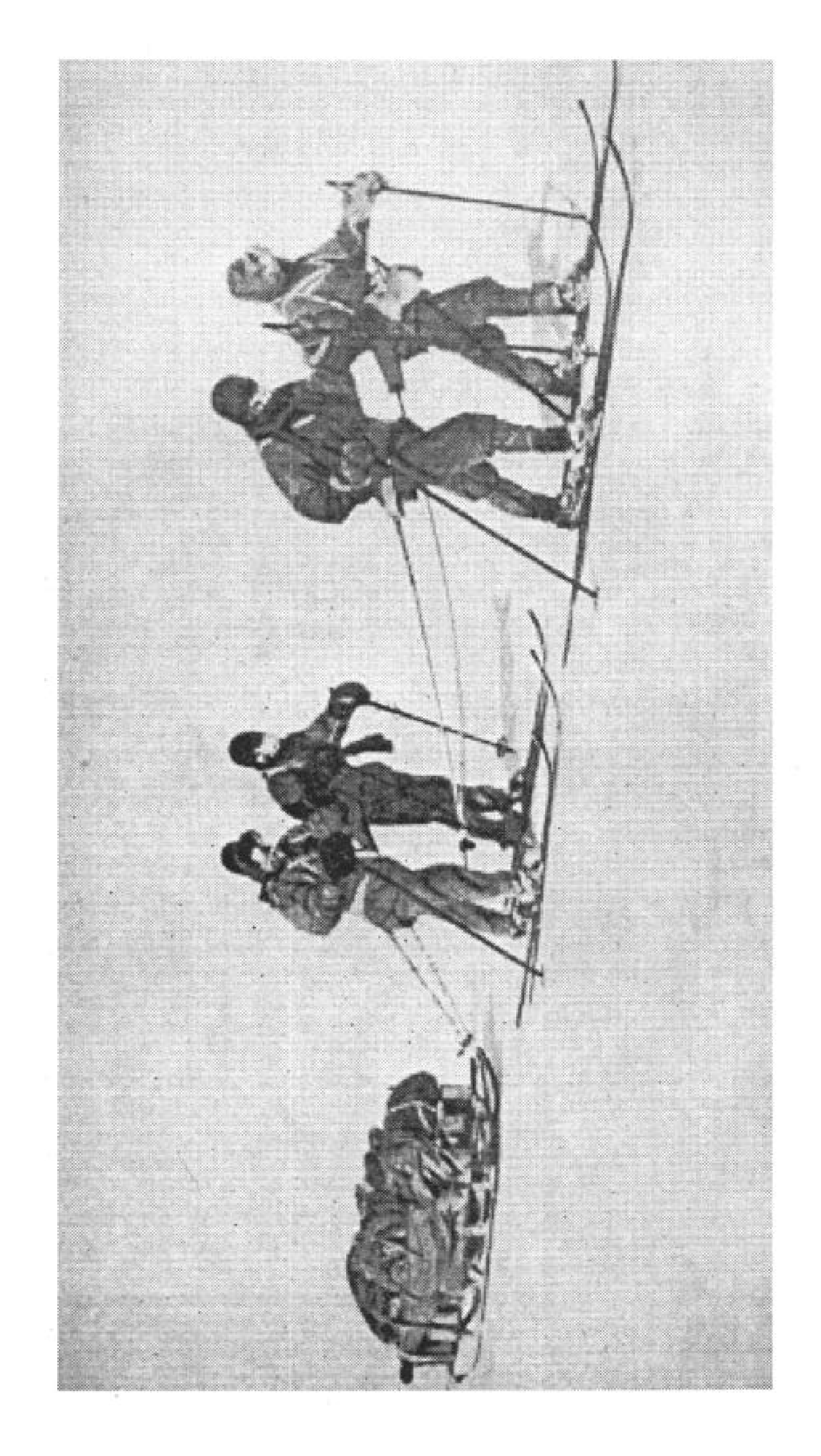
Roald Amundsen, que en diciembre de 1911 llegó al Polo Sur. Desapareció en el Ártico tratando de socorrer a los náufreagos del dirigible Italia



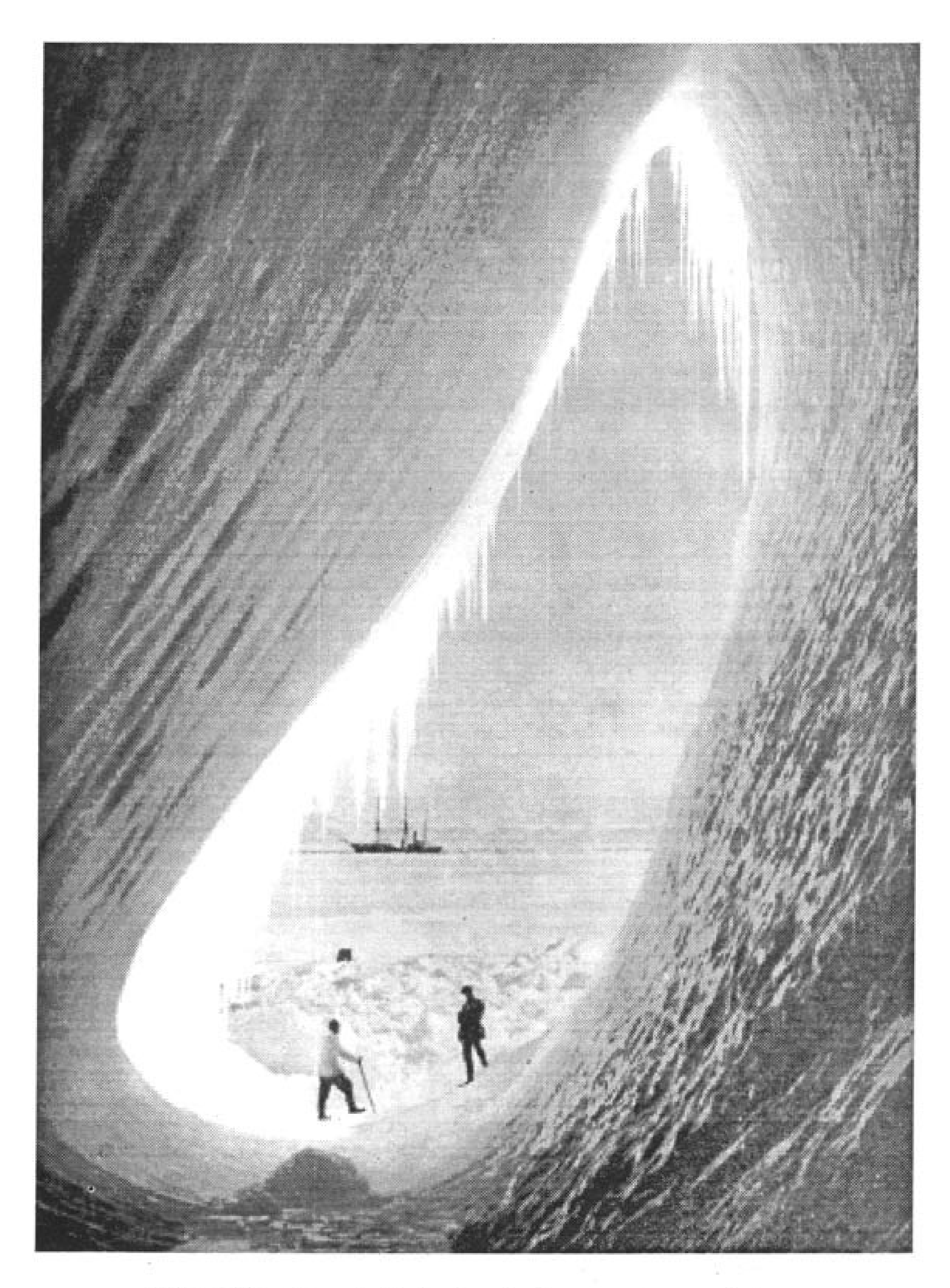
Relieve y estructura de la Antártida



Sir Robert F. Scott llegó al Polo Sur en 1912, aunque se le adelantó Amundsen por 30 días (retrato en el National Portrait Gallery de Londres)



La última expedición de Scott, de 1910 a 1913, cruzando la llanura polar



El *Terra Nova*, barco de Scott, visto desde una gruta en un iceberg, en el viaje realizado de 1911 a 1913.

CUARTA PARTE

LA ÉPOCA HEROICA

XIX

LA CONQUISTA DEL POLO NORTE

Cuando el embajador americano, *Mr*. Choate, se dirigió al auditorio congregado en el *Albert Hall* con motivo de la conferencia pronunciada por Scott el 7 de noviembre de 1904, declaró:

«Si ustedes permiten que el capitán Scott prosiga su gran tarea, completando el mapa del mundo al plantar la bandera de la *Union Jack* en el Polo Sur, y dejan que nuestro Peary continúe laborando con sus disciplinados compañeros, para plantar a su vez la bandera de las barras y estrellas en el Polo Norte, el globo en el que habitamos quedará como debe estar: entre los cálidos y cordiales brazos de la raza anglosajona».

Fue éste un oportuno prefacio a los acontecimientos de los ocho años siguientes, cuando los ojos del público, en todo el mundo, se posaban obsesionadamente en las noticias y comentarios que en los diarios se publicaban acerca de la carrera iniciada para la conquista de ambos polos.

Era inútil que los hombres de ciencia dijeran una y otra vez que los polos geográficos no eran otra cosa que dos puntos matemáticos en el espacio, cuya conquista añadiría poco o nada al humano conocimiento. Para el público, no obstante, y sobre todo para el público de Inglaterra, un país en el que el impacto intelectual de la ciencia parecía imponer un modo de vivir crecientemente materialista e impersonal, la perspectiva de presenciar un hecho heroico de carácter individual resultaba apasionante.

De los últimos diez años del siglo XIX se dijo que había sido aquella una década especial, «la de los superhombres de las publicaciones periodísticas». Lo mismo podría afirmarse de la primera del siglo siguiente, en que comenzó la frecuentemente llamada «época heroica» de la exploración polar.

Nació la «época heroica» y el concepto de héroe polar gracias, en buena parte, al nuevo periodismo, a aquellos diarios y revistas de gran circulación que al iniciarse el siglo XX se vieron ayudados en la tarea de difundir las noticias por el telegrama y el mensaje radiofónico. Merced a estos nuevos medios de publicidad, de amplitud nacional e internacional, negados a los exploradores de épocas anteriores, el explorador polar podía convertirse, de la noche a la mañana, casi, en un héroe conocido en todas partes, transformándose su nombre también en una palabra familiar. Para muchos, verdaderamente, para aquellos que se embelesaban con la narración de sus románticas aventuras, ese héroe devino una figura fantástica, con la que felizmente se podían identificar en los breves momentos en que lograban evadirse del moderno encierro de la vida urbana.

De todos los hombres que iban a gozar de esa amplia notoriedad —Scott y Shackleton, Peary y Amundsen—, ninguno más obsesionado por la ambición de

conseguir lo que él llamaba «el último gran premio geográfico» que Robert E. Peary, el explorador americano del Ártico.

Habíase estado preparando y perfeccionando su técnica desde el año 1886, en que realizara la primera de sus muchas expediciones a Groenlandia, con aquel fin, exclusivamente. En enero de 1897, en la víspera de la partida de la expedición del *Windward* (1898-1902), confesó abiertamente que con su plan no se proponía otra cosa que alcanzar el Polo Norte.

Clements Markham había expresado el punto de vista de muchos exploradores al decir: «Desde que Nansen descubrió que el Polo es un mar cubierto de hielos, se estima que nada útil puede derivarse del simple hecho de alcanzarlo». Pero Peary pensaba de otra manera. A él no le interesaba la labor científica. Él era un ingeniero, un tecnólogo, un estratega militar que se preocupaba por la táctica y la logística, de aplicación en su campaña polar. Los descubrimientos geográficos de Nansen podían haber resultado muy aleccionadores, sí. Pero a Peary lo único que le importaba de la actividad de aquél era una cosa: que había fracasado en su propósito de llegar al Polo.

La principal realización de Peary durante su primer año de trabajo (ya hemos visto la ansiedad con que pensaba en su empresa, dominado por el temor de que Otto Sverdrup se le adelantara), fue el establecimiento de una base avanzada en Fort Conger, en el extremo nordeste de la isla Ellesmere. Viajando con arreglo a un plan, entre las sombras del invierno, cuando el hielo era más duro, Peary llegó a Fort Conger en enero de 1899. Este mismo año, por el otoño, fueron depositadas catorce toneladas de provisiones entre Fort Conger y su buque, el *Windward*, al que no había sido posible aproximarse más a causa de los hielos del estrecho de Smith. En la primavera de 1900 se transportaron hasta allí más víveres. La base, entonces, quedó suficientemente abastecida para llevar a cabo el intento de llegar al Polo.

El primer problema era la elección de una ruta. Fort Conger presentaba una gran ventaja, la de su flexibilidad, ya que desde allí se podían seguir dos caminos en dirección al Polo, partiendo de Grant Land, en la costa septentrional de la isla Ellesmere, o de Groenlandia, hacia el este. Peary escogió esta última ruta, argumentando que si fracasaba en su avance hacia el Polo podría dedicarse a la exploración de la costa oriental de Groenlandia, desconocida en la parte del cabo Washington, el límite alcanzado por Lockwood, de la expedición Greeley. Luego, sin embargo, decidió dar preferencia a esto. Sólo cuando hubo alcanzado cabo Morris Jessup (Kap Morris Jessup), en Peary Land, identificado así el extremo más septentrional de Groenlandia, giró hacia el norte, en dirección al Polo.

El mismo Peary confesó, pese a encontrarse avezado a las mayores incomodidades y peligros, que resultaba impresionante avanzar como sumergidos en la niebla, azotados en todo momento por la nieve, que se precipitaba sobre ellos en forma de oleadas. Por último, se vio obligado a regresar. Peary había fracasado en su intento de llegar al Polo. Pero aquellos que respaldaban al explorador se sintieron compensados en cierto modo por la inspección que aquél había realizado sobre ciento

cincuenta millas de costa groenlandesa. Además, Peary alegaba, justificadamente, haber determinado el límite septentrional del archipiélago de Groenlandia, conectando la costa meridional con la bahía de la Independencia.

Entretanto, hacia el este, en *Franz Josef Land* aparecían nuevos aspirantes a los honores que implicaban los descubrimientos en el Polo. Tratábase de la expedición italiana mandada por el príncipe Luigi Amadeo de Saboya, duque de los Abruzos, distinguido explorador del Himalaya.

Inspirándose en el intento de Nansen de alcanzar el Polo a través de los hielos de la dársena ártica, los italianos llegaron a Franz Josef Land en 1899, a bordo de un ballenero noruego, el *Stella Polare*. Al año siguiente, habiendo quedado incapacitado el príncipe por causa del riguroso frío, la jefatura del grupo que había de intentar el asalto al Polo pasó al teniente Cagni, de la Armada italiana, quien partió con dos grupos de apoyo. Uno de éstos no regresó jamás. Pero Cagni y sus hombres rebasaron en veintidós millas el punto alcanzado por Nansen, situándose a unas doscientas veinte millas del Polo. Fue aquélla una tentativa valiente, muy bien dirigida, y los italianos no cabían en sí de gozo. «¡Lo hemos logrado! ¡Hemos mejorado la marca del explorador más grande del siglo!». Sin embargo, Cagni decretó que aquella ruta hacia el objetivo final ofrecía escasas perspectivas de éxito. Sus mejores esperanzas se concentraban en otra que quedaba hacia el norte del canal de Kennedy y la isla Ellesmere.

Tal era la conclusión a que Peary llegara. Había descartado ya la ruta groenlandesa «a causa del movimiento relativamente rápido del hielo, al girar en torno a la costa septentrional y penetrar en la corriente del este de Groenlandia». Peary decidió que en la primavera de 1902 su punto de partida fuese Grant Land. En el mes de marzo abandonó Fort Conger, distante del Polo unas cuatrocientas millas en línea recta, dejando la tierra a sus espaldas en cabo Hecla el 6 de abril. Pero, una vez más, fue derrotado. En algunas partes la nieve que cubría el hielo era tan blanda que los perros se hundían en ella hasta el vientre.

Continuamente, él y sus hombres se vieron forzados a dar grandes y agotadores rodeos para hallar un camino menos escabroso. A mediados de abril, después de una furiosa ventisca que puso los hielos en movimiento, su ruta quedó interceptada por dos amplios canales —«El Gran Canal» fue llamado uno de ellos—, circunstancia que les obligó a cambiar de dirección.

En tales condiciones, avanzando a un promedio no superior a las seis millas diarias, Peary llegó a los 84º y 17′ de latitud N el 21 de abril de 1902. Un revés más, ciertamente, que afectó enormemente al explorador, de quien a menudo se había dicho que no se impresionaba por nada. No obstante, al igual que ocurriera con su primera aventura en Groenlandia, aquélla no resultó inútil pues el americano había podido establecer una serie de depósitos avanzados a lo largo de la nueva ruta, preparada ya para otro intento.

Peary, además, había aprendido una lección de inestimable valor: incluso allí,

lejos de la corriente oriental de Groenlandia, el movimiento predominante del hielo era de oeste a este. Para compensar tal desplazamiento habría que seguir un curso NNO.

También asimiló otras lecciones que le serían de suma utilidad. Por ejemplo, se imponía el regreso rápido, un regreso que le dejaría escaso tiempo para dormir o acampar de querer seguir la línea de su marcha anterior. «Yo me daba cuenta —escribió Peary— de que la masa de hielos se movía lentamente y que el camino que habíamos seguido se hallaba interrumpido por nuevas elevaciones y pasadizos, en una forma que hacía nuestro retorno tan lento y laborioso como el viaje precedente».

Siempre existía, por otro lado, la posibilidad de mejorar las disposiciones iniciales, en lo referente al equipo y a la táctica a emplear en el asalto. Los trineos tenían que ser más ligeros para que pudieran deslizarse fácilmente por los puntos más escabrosos y más largos al objeto de que fuese posible utilizarlos como puentes al llegar a cualquier canal o abertura en los hielos. Había que dar con una embarcación apta para cruzar el estrecho de Smith, llegando hasta el mismo borde del mar polar, evitándoles así el largo viaje a la base avanzada. Finalmente, se necesitaba un grupo encargado del pesado trabajo de despejar el camino. Así, las energías de los hombres y los perros quedarían reservadas para la última etapa de la carrera. Todas aquellas lecciones eran susceptibles de aprovechamiento en la próxima y, según esperaba, última expedición.

Terminada la del *Windward*, de 1902, Peary volvió a su trabajo en los astilleros en los que prestaba sus servicios. Había fracasado en su propósito pero aún no era demasiado viejo para probar de nuevo. Consecuente con tal idea, dedicó hasta el último minuto de su tiempo libre a reunir fondos para una nueva expedición, modificando sus planes para incorporar a los mismos aquellas mejoras en equipos, táctica y técnica que le sugirieran sus duras experiencias anteriores.

El objetivo más importante de su campaña nacional fue un grupo de ricos neoyorquinos encabezado por Herbert L. Bridgman, quien formó el «Peary Artic Club». Hacia 1904 había logrado reunir la suma de cien mil dólares, que se destinaron a la adquisición de un nuevo buque, el *Roosevelt*, especialmente proyectado para que pudiera adentrarse por los hielos del estrecho de Smith y llevar a los expedicionarios lo más arriba posible de la costa de la isla Ellesmere, con el fin de que aquéllos se ahorraran el largo viaje sobre los hielos, rumbo a la base avanzada.

Esbozando sus planes ante los funcionarios de la secretaría de la Armada, Peary declaró: «Espero cubrir la distancia hasta el Polo y regresar en cien días, aproximadamente, avanzando a razón de unas diez millas por jornada». Luego añadió: «Este plan es el resultado de doce años de viajes por aquellas latitudes».

Nunca se había sentido más confiado… Y por si precisaba de algún estímulo para seguir adelante con su empresa, enteróse entonces de que los ingleses, al mando del capitán Robert Falcon Scott habían desembarcado en el continente antártico y se adentraban en el mismo. ¿Serían aquéllos y no los americanos los primeros en

conquistar uno de los polos de la Tierra?

En julio de 1905, Peary, que contaba ahora cincuenta años de edad, salió de Nueva York en el *Roosevelt*, el cual, después de sufrir algunos daños en el casco, alcanzó cabo Colombia, en la costa nordeste de la isla Grant, a noventa millas de la base avanzada de cabo Hecla.

El primer grupo inició su marcha sobre el hielo en febrero de 1906 y el sistema Peary, pensado para el desplazamiento por el Ártico, adoptó su forma clásica. La espina dorsal de su fuerza se hallaba compuesta por los esquimales, hombres, mujeres y hasta niños, las tribus que habían enseñado a Peary y a otros exploradores americanos anteriores, como Hall y Schwatka, las técnicas básicas para avanzar por el Ártico y superar todas las dificultades naturales.

Los nativos se ocupaban de los perros, ya que Peary había llegado a reunir un centenar. Empleábase a aquéllos también en la construcción de cabañas de nieve (igloos) a lo largo de la ruta. Esto presentaba grandes ventajas, puesto que evitaba el emplazamiento de engorrosas tiendas, aparte de que los igloos proporcionaban una atmósfera más cálida y resistían mejor los vendavales.

Las mujeres, entretanto, eran empleadas en coser las pieles de foca y morsa con que se confeccionaban las prendas de vestir de todos los expedicionarios, indígenas o no. La expedición de Peary se componía de cinco hombres blancos y de su fiel servidor y amigo Matthew Henson, el único explorador negro de la historia del Ártico.

En esencia, el plan de Peary se reducía al envío de pequeños grupos de avance para marcar la ruta y establecer campamentos y depósitos a lo largo de la misma, a una distancia prudente del Polo, reservando las energías de hombres y animales para la acometida final.

Una técnica similar en un escenario muy distinto fue utilizada en 1953 por *sir* John Hunt y los miembros de la expedición inglesa al Everest.

Allí también los grupos avanzados se encargaron de preparar el camino, instalando un campamento en las proximidades de la cumbre, listo para servir de punto de arranque en los asaltos finales. «Había que contar con suficientes grupos de relevo, cada uno de ellos al mando de un hombre competente. Era preciso luego señalarles cuidadosamente las etapas que habían de cubrir, poniéndoles en condiciones para que regresaran por la misma ruta, utilizando los mismos igloos». A esto se reducía en suma la técnica de Peary. Cada uno de esos grupos «trabarían» los eslabones sueltos que hallaran en su camino, originados por cualquier desplazamiento de los hielos. Tal cosa supondría un precioso auxilio para el grupo de asalto en el instante de iniciar el viaje de regreso del Polo.

Después de tantos años de continuados esfuerzos, tras tantas horas de estudio y meditación, de meticulosos preparativos, parecía razonable esperar que esta vez la fortuna sonreiría a Peary. Pero no fue así. No sólo tuvo que enfrentarse con un desplazamiento notable del hielo sino también con el tiempo, llegando a registrar una

temperatura «récord» de —60º o 90º. El ritmo de su avance quedó reducido a la mitad del calculado. En tales condiciones, sus provisiones no podían durar lo que su viaje al Polo y posterior regreso.

Habíase conseguido algo, sin embargo, que serviría tanto para mantener su nombre y reputación como para animar a los que apoyaban sus empresas, los miembros del «Peary Artic Club», de Nueva York. El explorador no había logrado alcanzar el Polo pero se había situado a sesenta millas de él, superando así la labor de Nansen y del italiano Cagni. Abandonando casi todo lo que transportaba en sus trineos y reuniendo luego aquellos de sus perros que se encontraban más descansados, Peary hizo acopio de energías, avanzando a un paso «récord». Pese al temporal y al continuado desplazamiento del hielo arreció en sus esfuerzos hasta el instante en que logró superar la marca de Cagni.

Peary regresó sin novedad, aunque, según admitió, había logrado salvarse porque la suerte no le abandonó del todo. Más tarde, el *Roosevelt*, a despecho de la habilidad de su capitán, Bob Bartlett, sufrió grandes daños, causados por los hielos del estrecho de Smith, teniendo que ser reparado, originando esto grandes gastos.

El «Peary Artic Club» acudió de nuevo en auxilio de su titular y en el mes de julio de 1908 Peary se disponía a emprender su última aventura en el Polo. El grupo de «disciplinados seguidores» de Peary (así llamó el embajador Choate a sus amigos), se hallaba integrado por Bob Bartlett, el capitán del *Roosevelt*, Matthew Henson, el doctor Goodsell y dos jóvenes, Borup y MacMillan.

Llegados a Etah, en el noroeste de Groenlandia, recogieron a cincuenta esquimales y doscientos cincuenta perros. En el otoño, la base terrestre avanzada de cabo Colombia había quedado abastecida. En el mes de febrero de 1909 Peary se encontraba listo para partir.

Peary no había dejado nunca de sacar provechosas lecciones de sus experiencias anteriores. Esta vez fijó un rumbo hacia el oeste para compensar el desplazamiento de la masa de hielos. Ampliando sus precauciones, estableció depósitos en la costa septentrional de Groenlandia. Así, en el caso de tener que emprender urgentemente el regreso desde el Polo, podría encaminarse hacia el este, siguiendo una trayectoria diagonal con el movimiento del hielo. Por si, inesperadamente, éste se invertía, situáronse depósitos asimismo al oeste de cabo Colombia. Sin embargo, estas precauciones se revelaron luego innecesarias ya que no soplaba, a diferencia de lo que ocurriera en 1906, ningún viento fuerte.

En el mes de marzo se registraron nuevamente bajas temperaturas y violentísimas ventiscas que les impidieron de trecho en trecho proseguir su avance. Habían de aguardar durante días enteros a que las negras lagunas que hallaban a su paso continuamente se fueran cerrando. No por eso los expedicionarios se dieron por vencidos. Todos trabajaban incansablemente y sobre los hombros de Peary recaía la labor más pesada.

El 1º de abril habían alcanzado los 87º y 47′ N. Ningún hombre había llegado

jamás a situarse a aquella distancia del Polo. Cuatro de los grupos avanzados, cada uno de ellos al mando de un hombre blanco, habían llegado ya a la base, llevando enganchados a sus trineos los peores perros. Ahora, a doscientas ochenta millas de la base y ciento treinta y tres del Polo, había sonado la hora de la vuelta para el último grupo.

Éste era el mandado por Bob Bartlett, el capitán inglés del *Roosevelt*. Peary confiaba en este hombre, en la misma medida que en Matthew Henson, su servidor negro, y tenía grandes deseos de demostrarle su agradecimiento por la pericia que había demostrado navegando por aquellos parajes con su buque. Señaló el grupo de Bartlett como el último que había de partir, explicando posteriormente: «Pensé que en vista de la noble labor desarrollada por Inglaterra en la exploración del Ártico lo correcto era que al lado de un americano, hubiese un súbdito de aquel país que pudiera decir que había estado en las inmediaciones del Polo». La verdad era, sin embargo, que Peary no estaba dispuesto a que ningún otro hombre blanco compartiese su triunfo.

Peary y cinco hombres —cuatro esquimales y Matthew Henson, que era casi tan diestro como ellos en la técnica de viajar rápidamente por el Ártico—, se enfrentaron con dos grandes peligros cuando partieron el 2 de abril para cubrir la última etapa. Un fuerte temporal les amenazaba con abrir en el hielo brechas insalvables, lo cual suponía un retraso que no favorecía precisamente sus planes. Más amedrentadora era, sin embargo, la perspectiva inminente de la luna llena y las mareas propias de la primavera.

Peary temía a éstas porque «podían agitar los grandes campos de hielo que nos rodeaban», originando un laberinto de pasadizos líquidos que interceptaban el camino, algunos de ellos visibles y otros engañosamente cubiertos de nieve reciente, cuya resistencia había de ser comprobada a satisfacción para evitar que se precipitasen en las heladas aguas trineos y perros.

No obstante, al trepar a un promontorio y mirar hacia el norte, Peary se sintió preso de una gran agitación. «Experimenté la más viva alegría, el más profundo regocijo, al aspirar una fresca brisa que soplaba desde el mismo Polo… Fue la de aquella mañana una agradable marcha. La temperatura era de 25º bajo cero y el viento había cesado de soplar con violencia. Avanzábamos con más facilidad que nunca. Los témpanos eran grandes y de antigua formación, duros, planos, con senderos de un matiz azul que recordaba el zafiro. Nos rodeaban espléndidas elevaciones, algunas de ellas de hasta quince metros de altura. Nos movíamos bien a través de ellas ya que siempre presentaban alguna abertura o una suave pendiente por la que resultaba fácil ascender. Aquel sol deslumbrante, el ritmo correcto de nuestra marcha, el saber que nos hallábamos en la última etapa de nuestro viaje, produjeron en mí el efecto de un buen vino generosamente saboreado. Creí estar perdiendo años, sintiendo lo mismo que sintiera quince atrás, cuando me puse al frente del pequeño grupo que cruzó el gran casquete de hielo de Groenlandia…».

Siempre a la luz del día, los expedicionarios prosiguieron su marcha durante diez horas, de una tirada. Corrían para adelantarse a la aparición de la luna llena. El hielo se veía inmóvil. Pero los viajeros oían los continuos crujidos de los témpanos por todas partes cuando se acercaban al Paralelo 89.

No era el viento lo que ellos temían más, pese a que azotaba sus rostros como un látigo de acero, ni tampoco los promontorios, que se elevaban a veces a cierta distancia, oscuros, macizos. Las zonas líquidas constituían la gran amenaza. «Temía a cada momento —confesó Peary—, dar con una, imposible de franquear, quizá cuando nos encontrásemos al término de nuestro viaje. Era éste un temor creciente…». Y, en efecto, al llegar a cualquier promontorio, Peary subía apresuradamente a la cumbre, para comprobar si al otro lado había alguna extensión líquida interceptando su camino hacia el Polo. En los primeros días de abril una masa de nubes ocultó el Sol y tuvieron que proseguir su marcha envueltos en una melancólica y grisácea luz. Pero nadie se hallaba deprimido. Sabían que se encontraban cerca de la meta, tan cerca como para estar seguros de su triunfo.

El 6 de abril de 1909, Peary, en unión de Matthew Henson y cuatro esquimales, alcanzaba el Polo Norte geográfico. «El Polo, por fin. El premio a tres siglos de esfuerzos. Mi sueño dorado, la meta de mis ambiciones por espacio de veinte años». Izáronse cinco banderas: la americana, la de la Liga de la Armada, la de la Cruz Roja, la «Insignia mundial de la Libertad y la Paz», y los colores de la Fraternidad Delta Kappa Epsilon, del *Bowdoin College*, del cual Peary había sido alumno.

En una grieta situada en las inmediaciones, Peary colocó luego una botella que contenía un trozo de la bandera de su país y un breve relato del viaje. Dábanse en éste las gracias a Herbert L. Bridgman y al «Peary Artic Club», de Nueva York, merced a cuyos esfuerzos había sido posible la conquista de «este premio geográfico, para honor y prestigio de los Estados Unidos de América».

En otro documento, él, Robert E. Peary, de la Armada americana, declaraba toda aquella región sometida a la soberanía de los Estados Unidos, en nombre de su presidente.

El 7 de abril, Peary regresaba a cabo Colombia, desde donde dirigió su mensaje al mundo. «He dado fin al trabajo que me ha tenido ocupado durante toda mi vida. Aquello que entendí era mi deber hacer, aquello para lo cual estimé hallarme capacitado, es ya una realidad. He conseguido llegar al Polo Norte después de veintitrés años de continuos esfuerzos, de duros trabajos, de frecuentes sinsabores, de penalidades y privaciones y algunos riesgos. He ganado el último gran premio geográfico, la conquista del Polo Norte, para mayor prestigio de los Estados Unidos. Este hecho significa el fin de casi cuatrocientos años de esfuerzos, de pérdidas de vidas humanas, de enormes gastos, a los cuales contribuyeron todas las naciones civilizadas del mundo, y por su realización la empresa ha de considerarse netamente americana. Estoy satisfecho».

Lo estaba, en efecto. Después de telegrafiar su mensaje desde Labrador, Peary

pudo sentirse aliviado, por fin, dedicándose a gozar anticipadamente de las triunfales jornadas que le aguardaban en América. Pero él no sabía entonces que varios días antes otro mensaje tan sensacional como el suyo había asombrado al mundo.

Procedía este último de Copenhague. Declarábase en el mismo que su expedidor, el doctor Frederick A. Cook, el explorador americano, acompañado tan sólo por dos jóvenes esquimales, había alcanzado el Polo el 21 de abril de 1908, adelantándose por lo tanto a Peary en un año.

El extraño caso del doctor Cook es materia más propia del psicoanálisis que del estudio histórico. Efectivamente, aquél no era ningún charlatán. De haberlo sido, la disputa Peary-Cook no se habría prolongado tanto tiempo. Tratábase, por el contrario, de un experto y respetado viajero polar, que había desempeñado el puesto de antropólogo en la expedición de Peary en Groenlandia, en el año 1892. Varios después había prestado servicios en la de Gerlache, la primera cuyos miembros soportaron los rigores de todo un invierno sobre los hielos del Antártico.

Tampoco hay que considerar completamente imaginario el penoso viaje tan vívidamente descrito en *My Attainment of the Pole*. Es indudable que en 1907, Cook, acompañado de un blanco, Rudolfe Francke, zarpó en dirección al Ártico en el yate *John R. Bradley*, bautizado así en honor al hombre que respaldaba la expedición. También ha quedado probado que aquéllos invernaron en Etah, en la costa noroeste de Groenlandia, y que en febrero de 1908 abandonaron aquel lugar en unión de varios esquimales, llevando consigo perros, trineos y un bote de lona. Dejando atrás el estrecho de Smith y la isla Ellesmere, se dirigieron hacia el cabo Thomas Hubbard, la extremidad más septentrional de la isla Axel Heiberg.

Fue un duro viaje y en tal aspecto Cook merece crédito. Pero luego comienza el misterio. De acuerdo con el relato del explorador, tras aquel penoso desplazamiento, de más de quinientas millas, él y dos jóvenes esquimales iniciaron en el mes de marzo la marcha en dirección al Polo, llegando a éste en abril, y después de permanecer allí veinticuatro horas regresaron por las islas Ringnes a la península de Grinnell, en la isla North Devon, habiéndose extraviado en el camino por causa de la niebla.

En aquel lugar invernaron, cruzando más tarde el estrecho de Smith para ir a Groenlandia en la primavera de 1909. Lo que en realidad le sucedió a Cook y a su grupo tras haber abandonado el cabo Thomas Hubbard fue averiguado años después, gracias al distinguido explorador del Ártico Vilhjalmur Stefansson, que pudo comprobar algunas de las afirmaciones del doctor sobre el terreno, durante el desarrollo de sus propios trabajos al este del mar de Beaufort (1913-1918), en el curso de la expedición canadiense al Ártico.

Tras abandonar el cabo Thomas Hubbard, lejos de dirigirse hacia el norte, en busca del Polo, Cook, probablemente, se encaminó al sur, a lo largo de la costa occidental de la isla Axel Heiberg. Luego pasó un invierno carente de acontecimientos en el estrecho de Jones, regresando tranquilamente a Groenlandia. El

desplazamiento hasta el Polo, tan vívidamente descrito, fue fruto, al parecer, de su fantasía.

Jamás se supo por qué razón Cook urdió este engaño. ¿Fue una patraña, verdaderamente? ¿Había nacido todo de un mal entendido y cínico sentido del humor? ¿O quizá se trataba de pura maldad, de animosidad contra Peary, adivinando que si él se oponía, aquél no sería creído por la ausencia de testigos blancos, independientes y dignos de confianza? En estas condiciones, Cook disponía de una excelente oportunidad para conquistar ese timbre de gloria. Sí, por supuesto, el caso del doctor Frederick A. Cook entraña un interesante problema psicológico aún no resuelto.

Lentamente fueron hallándose pruebas que demostraron lo injustificado de las reclamaciones de Cook. En una fotografía que se dijo tomada en el Polo, en abril de 1908, el grupo de Cook aparece vistiendo prendas confeccionadas con pieles de buey almizclado. Pero es que los expedicionarios no llevaban consigo pieles de esa clase ni mataron ningún animal…

Los hallazgos de Stefansson resultaron más condenatorios porque demostró, siguiendo la ruta de Cook, que éste jamás hubiera podido ver lo que decía haber visto de haberse encaminado hacia el norte, aparte de que en tal sentido encontrábanse ciertos rasgos característicos del paisaje que el explorador no mencionara para nada.

La situación, en aquella época, sin embargo, distaba mucho de hallarse claramente planteada. Cook se hizo con gran número de partidarios, que enfrentaban sus reclamaciones con las de Peary y durante varios años el mundo pareció estar dividido en dos grandes grupos, cada uno de los cuales apoyaba a su explorador favorito. Y si bien las afirmaciones de Cook no podían ser desautorizadas entonces, difícil resultaba asimismo probar cuanto alegaba su rival. Bob Bartlett podía atestiguar que el grupo había llegado a situarse a cien millas del Polo, pero ¿qué sucedió después? ¿Y no era extraño que Peary no hubiese consentido que le acompañara ningún hombre blanco en la etapa final, la definitiva, de su empresa?

El secreto con que había actuado Peary, obsesionado por su temor a los competidores, no vino a fortalecer su posición, naturalmente. Cierto que había anunciado su propósito con anterioridad pero en términos demasiado ambiguos o generales. Y no permitió que fueran publicados informes sobre sus progresos… Ya lo decía él: «No permitiré que sea publicado nada acerca de mis trabajos hasta que haya llegado al Polo».

El comité designado para estudiar las reclamaciones de los dos rivales no pudo hacer justicia por el hecho de hallarse integrado por individuos nada idóneos para juzgar los méritos de aquellos hombres. Su ignorancia, unida a las vagas e insatisfactorias réplicas de Peary, tendía más bien a fomentar la desconfianza hacia éste.

Examinado más atentamente, el caso de Peary comenzó a adquirir una innegable solidez. La *Royal Geographical Society* de Londres, aunque se negó a tomar partido

por uno u otro explorador, demostró cierta preferencia por Peary, al que había enviado un telegrama de felicitación. Finalmente dejaron sin efecto un importante reparo. Los miembros de la sociedad habían objetado que el día en que Peary alcanzara el Polo, el Sol se hallaría demasiado bajo para poder ser observado con el sextante y el horizonte artificial que él utilizaba. Más reveladoras fueron las averiguaciones practicadas por el comité especial de la sociedad nacional geográfica de Washington. Sus expertos, en una reunión celebrada el 4 de noviembre de 1909, acordaron declarar unánimemente que Peary había alcanzado el Polo Norte Geográfico.

Seis meses más tarde, tan convencido estaba todo el mundo de la justicia de las reclamaciones de Peary, que la *Royal Geographical Society* le concedía su más alta recompensa, la medalla especial de oro, diseñada por la esposa de Robert Falcon Scott. El presidente, el mayor Darwin, puso buen cuidado en señalar que aquel honor se le otorgaba no sólo por su conquista del Polo sino también por los servicios que al correr de los años había prestado a la exploración ártica. Una réplica de dicha medalla, en plata, fue concedida al capitán Bob Bartlett.

Tales recompensas, concedidas tras un detenido estudio de las circunstancias que concurrían en el caso de Peary, debieran haber cerrado definitivamente éste. Pero veinte años después todavía existían personas que no creían en el citado explorador, entre ellas un reputado historiador polar, que además criticaba duramente su conducta.

En cierto modo, tales críticas no eran del todo injustificadas. En su expedición a Groenlandia de 1892, Peary había alegado ser el primero que probara la insularidad de aquel territorio. Tal declaración fue formulada al alcanzar el explorador la «bahía de la Independencia». Pero la expedición del *Danmark*, de 1906 a 1907 y más tarde las exploraciones de los daneses, capitán Ejnar Mikkelsen y Knud Rasmussen, demostraron que aquel lugar no era una bahía sino un profundo fiordo y que la «Navy Cliff» de Peary se encontraba a un centenar de millas del mar.

Rasmussen actuó de un modo semejante con respecto al canal de Peary. En vez de éste, el explorador danés halló «una extensión de terreno libre de hielos, en la que abundaba la caza». Como consecuencia de tales revelaciones, el Gobierno de los Estados Unidos retiró en 1915 los mapas de Peary relacionados con aquella parte de Groenlandia.

Estas cosas dieron lugar a que aquellos que significaban algo dentro del mundo de la ciencia y la exploración perdieran parte de la confianza que habían depositado en Peary. Y las narraciones referentes a su viaje al Polo fueron, por ello, acogidas con algún escepticismo. Peary no publicó informes de tipo científico porque para él tal aspecto de la cuestión carecía de interés. Sus libros y artículos estaban dirigidos a un sector popular exclusivamente, habiendo sido redactados con una prosa colorista, saturada de exageraciones. Los primeros relatos de su gran expedición aparecieron en 1910, en la *Hampton's Magazine*, de Estados Unidos, y en la *Nash's Magazine*, de

Inglaterra. Aquéllos, considerados desde el punto de vista de la aventura, eran sumamente interesantes. Pero no presentaban nada que pudiera constituir un apoyo sólido para las reclamaciones formuladas por su autor.

Es difícil examinar con simpatía la figura de un hombre tan egoísta, dominado completamente por sus ambiciones personales, tan receloso, tan rudo cuando enjuicia la labor de sus posibles competidores. Pero es preciso examinar las realizaciones de Peary con objetividad. Indudablemente, en algunas ocasiones, como la de sus trabajos en Groenlandia, se mostró demasiado descuidado o actuó con excesiva prisa. No obstante, también llevó a cabo tareas de extraordinaria precisión.

Por tal motivo, la *Royal Geographical Society*, tras un detenido examen del diario de su viaje al Polo, declaró que «era imposible reunir una serie de observaciones mejor hilvanadas que las suyas con el propósito de demostrar que el explorador había estado a varias millas del Polo». El mayor mérito de Peary radica, no obstante, en su dominio de la técnica del viaje polar, perfeccionada por él al correr de los años.

«Lo más notable de su empresa —se ha dicho—, fue su desplazamiento sobre los hielos, siempre escabrosos y a menudo en actividad, lejos de la tierra y a una velocidad superior a la de sus predecesores. Los esquimales que escogió y sus perros hicieron posible la hazaña. Su voluntad, ambición y conocimientos le proporcionaron aquel gran triunfo».

Al poco tiempo de su regreso, Peary comenzó a pensar en otra aventura polar. El Polo Norte había sido conquistado para los Estados Unidos. Pero el Polo Sur continuaba todavía fuera del alcance del hombre.

Consecuente con su idea empezó a esbozar el proyecto de una expedición americana al Antártico. Sintiéndose ya demasiado viejo para acometer personalmente tal empresa, pensó en Bob Bartlett, el capitán del *Roosevelt*, inglés, para comandar la referida expedición.

Peary había estudiado detalladamente las dificultades que presentaba el viaje en el Ártico y en el Antártico. En el Ártico, con un mar rodeado de tierras, él había efectuado sus desplazamientos en la época más fría y oscura del año, cuando los hielos eran más sólidos y ningún pasillo obstaculizaba el camino.

En el Antártico, con un continente cubierto de hielos que se hallaba rodeado por el océano, el viaje resultaba más fácil durante la época relativamente cálida y la continua luz del día, característica del verano.

El Antártico presentaba otra gran ventaja, además. Los depósitos, allí, con tal de que fueran adecuadamente marcados, corrían menos peligro de perderse, por la ausencia de hielos navegando a la deriva y rapaces osos o zorras.

Peary había examinado detenidamente los informes de los exploradores ingleses y a despecho de los grandes obstáculos que entrañaba el viaje por el continente antártico, el esfuerzo físico a que obligaba la gran altura del llano polar, las repentinas ventiscas, la amenaza de las grietas que se formaban en la capa de hielo, sometida a un lento movimiento, se sentía optimista al estudiar las probabilidades de éxito que se

les ofrecían a los componentes de la proyectada expedición americana al Polo Sur, máxime considerando que la misma había de ser dirigida por un hombre de la experiencia de Bartlett, profundo conocedor de la técnica empleada por Peary en el Ártico, sancionada favorablemente por la práctica.

Todos esos argumentos hubieran resultado exactos de no haber mediado en la cuestión el noruego Amundsen. Y en tal caso, un inglés, al mando de una expedición americana, hubiese sido el primer hombre que alcanzara el Polo Sur.

XX

VUELVE SHACKLETON

En 1904, el año en que Scott regresó del Antártico, tuvo lugar el Octavo Congreso Internacional Geográfico, cuyos miembros se reunieron en Nueva York. Éstos acordaron que debían hacerse nuevos y redoblados esfuerzos para conseguir determinados progresos en el campo de la exploración polar.

«Considerando que las únicas zonas no holladas por la planta del hombre son aquellas que rodean a los polos de la Tierra», el Congreso expresó su deseo «de resaltar la importancia de proseguir su exploración sistemática»…

Hacíase ver en aquel mensaje «la manifiesta utilidad de aprovechar la experiencia adquirida por los marinos y hombres de ciencia de las últimas expediciones al Antártico». El Congreso, además, «reconocía que las regiones árticas eran más interesantes, de momento, para el pueblo americano, expresando su esperanza de que las expediciones que se estaban organizando recibieran el apoyo necesario, para asegurar un éxito completo e inmediato».

Ya hemos visto que Robert E. Peary, de los Estados Unidos, no necesitaba que el Congreso Internacional Geográfico lo convenciera para que perseverase en sus empresas. Tampoco eran sus exploraciones en el Ártico las únicas entonces en período de desarrollo, pues Roald Amundsen, en la época en que los miembros del Congreso se reunían en Nueva York, había dado fin a la primera navegación por el paso del Noroeste. Constituían éstas las principales tareas en marcha. Pero es que, además, había otras, como las que los daneses llevaban a cabo en los territorios del noroeste del Canadá y en la región oriental de Groenlandia, donde aquéllos se mostraban muy activos.

En el Antártico, sin embargo, las exploraciones —si se exceptuaba el importante trabajo científico que J. B. Charcot realizaba al oeste de la península de Graham Land —, habían sufrido una paralización y no se hablaba de nuevos planes. En Inglaterra ocurría lo mismo pese a que este país había sido el centro del movimiento que a principios del siglo abogaba por una reanudación de los trabajos en el Antártico.

Allí, Scott, colmado de honores, no sólo por parte de su patria sino también por Francia, Alemania, Suecia y otras muchas naciones, recorría el país dando conferencias, siendo recibido en todos lados como un héroe.

En 1905 fue publicado *The Voyage of the Discovery*. Poco después, el buque que llevaba este nombre, aunque había sido especialmente construido para la exploración polar y se hallaba retenido por dicho motivo, fue vendido a una firma comercial por una cifra inferior a su coste real.

Los miembros de la expedición, hombres expertos, adiestrados en su cometido, se dispersaron, adentrándose en la relativa oscuridad de su existencia privada o

profesional. A Scott le fue concedido un nuevo empleo en la Armada, a la que regresó. Luego sobrevino un período de calma. Parecía como si el público, el Gobierno y las sociedades científicas, agotadas por el esfuerzo y la tensión en que habían vivido los años anteriores, se hubiesen cansado de pronto del tema de la exploración polar.

Pero, también de pronto, a finales de 1906, renació el interés por aquél. La causa de esto no fue, sin embargo, Scott, a quien el embajador Choate había visto compartir con Peary el honor de la conquista de los dos extremos de la Tierra, a pesar de que, según se sabía, aquél estaba estudiando nuevos planes.

Esta vez el actor principal del drama era E. H. Shackleton, el joven oficial del *Discovery*, el hombre que por culpa de su indisposición en el viaje de regreso habíase visto obligado a volver a su país por orden de Scott, que no había tenido más remedio que proceder así…

La noticia de que Shackleton se encontraba preparando una expedición al Antártico, que pensaba mandar, fue acogida con asombro por todos, provocando la indignación de Clements Markham. Como H. R. Mill dice: «Markham consideraba la ambición en un subordinado casi tan grave como el intento de motín. Por tal razón no ocultó en ningún instante su oposición a los planes de Shackleton».

El hombre que así osaba enfrentarse con el elegido de Markham era por su familia y carácter completamente diferente de Scott. Nacido de padres irlandeses, había abandonado el colegio a la temprana edad de dieciséis años, incorporándose a la Marina mercante. A partir de aquel momento había ido rodando de un lado para otro, como una piedra que cayera por la ladera de un monte. Había estado yendo de un barco a otro, conociendo con el tiempo todas las líneas, prefiriendo siempre aprovechar la primera oportunidad que se le presentase para ascender al lento movimiento, tedioso, desesperante, del escalafón.

Tratábase, realmente, de un jugador, de un aventurero, un hombre de quien se dijo que hubiera llegado a ser feliz buscando tesoros enterrados en el Pacífico, tanto como lo sería entre los azares y peligros del Antártico.

Shackleton, bronceado, fuerte, de talla gigantesca, que dejara asombrado a quienes supieron después que había regresado a su país a causa de una indisposición, habíase hecho notar ya en la primera temporada de trabajos del *Discovery*. Dominaba a la perfección el inglés, lenguaje que hacía más atractivo en virtud del leve acento que le imprimía, poseyendo una indudable personalidad.

Pensaba casarse y estaba necesitado de dinero. Consecuentemente, acometió el primero de una extraordinaria serie de proyectos que de un modo gradual le acercarían al Antártico, lugar al cual había decidido regresar. Antes que nada intentó obtener un nombramiento fijo en la Armada y cuando fracasó en este propósito —fue un fallo que Shackleton tuvo bien presente siempre—, recurrió, con éxito considerable, al periodismo, como subdirector de la *Royal Magazine*, de Pearson. Pero tal actividad no le ofrecía perspectivas muy halagüeñas y cuando quedó vacante

el puesto de secretario de la Real Sociedad Geográfica escocesa lo solicitó, pensando en que si bien le deparaba pocos beneficios económicos podía en cambio llevarle a alcanzar mejores cosas.

Shackleton no solía reparar demasiado en los detalles, tanto si se trataba de efectuar una corrección de pruebas como si había de registrar observaciones científicas. En los asuntos de tipo administrativo procedía igual. Pero es el caso que por el impulso de su desbordante vitalidad, fértil imaginación y encanto personal, la Sociedad prosperó. Al cabo de un año, no obstante, un año de incesantes alarmas y borrascosos días, desde el punto de vista de los miembros más conservadores que integraban el Consejo de la referida entidad, Shackleton se disponía a emprender nuevas conquistas y cuando se le presentó la ocasión de figurar como candidato liberal-unionista por Dundee, aprovechó aquella oportunidad sin el menor reparo. Pero aun siendo inmensamente popular entre la clase trabajadora del distrito no consiguió ganar ese puesto. Sin embargo, los esfuerzos que hiciera con tal motivo no fueron en balde ya que durante su intervención en la política llegó a trabar relación con numerosos personajes, ricos e influyentes. Encontrábase entre ellos William Beardmore, el acaudalado industrial.

Shackleton llevó a la práctica planes financieros no desprovistos de ingenio pero carentes en definitiva de suficiente solidez para proporcionarle un dinero que él deseaba adquirir rápidamente. Era ésta una tentación a la que siempre sucumbía, y tanto si se trataba de explotar una mina de oro en Hungría, como de fundar una fábrica de cigarrillos en Estados Unidos o una agencia internacional de noticias, se entregaba al nuevo juego con inquebrantable optimismo.

Shackleton se hallaba a punto de realizar otro de sus infinitos proyectos —el transporte de tropas rusas desde Vladivostok al Báltico, motivo de un lucrativo contrato—, cuando recibió una oferta de empleo para los grandes talleres que Beardmore poseía en Glasgow. Shackleton aceptó el puesto, resultando ser ésta una de las decisiones más atinadas de su vida. Beardmore tenía una gran opinión de su amigo, cuya personalidad le impresionara fuertemente desde el primer momento. Al corriente ya de los planes que andando el tiempo había estado concibiendo aquél para organizar una nueva expedición al Antártico, el hombre de negocios se avino a correr con la mayor parte de los gastos que originara la empresa. Ocurría esto en el otoño del año 1906.

Ese dinero, al igual que el aportado por otros contribuyentes, entre ellos *miss* Dawson Lambton, quien adquiriera el globo que fue utilizado en la expedición de Scott, tendría que ser devuelto en su día, naturalmente. Pero Shackleton no era hombre al que preocupara mucho semejante detalle. La venta del libro en que relatara más adelante su aventura, la de las fotografías y lo que percibiese por sus conferencias le pondrían en posesión, seguramente, de una fortuna. Shackleton no vaciló, pasando inmediatamente a hacerlos necesarios preparativos. Consideraba que debía actuar con la mayor rapidez posible. Cierto que no tenía razones para temer la

competencia de los probables rivales británicos, pero… Por Francia y Bélgica circulaban ya rumores acerca de dos inminentes expediciones al Antártico.

Esta vez no se produjeron los retrasos de costumbre en la labor preliminar. Shackleton no tenía que someterse a la supervisión de los comités oficiales, inexistentes en la presente ocasión. Desde luego, aquéllos le hubieran sido útiles al explorador en un aspecto: a la hora de ayudarle a compartir las responsabilidades financieras. No siendo así, todo descansaba sobre Shackleton. No obstante, se hallaba decidido a ser libre a toda costa. Se invitó al Almirantazgo para que proporcionara las cartas geográficas y los instrumentos necesarios. La *Royal Geographical* Society, a pesar de la franca hostilidad de Markham, les ayudó de un modo similar. Pero hasta ahí estaba dispuesto a llegar Shackleton por lo que a las entidades oficiales o eruditas se refería.

Sus planes eran relativamente sencillos. Desde Hut Point, donde Scott invernara, se pondrían en movimiento tres grupos. Uno de ellos cruzaría el gran banco de hielo de Ross, adentrándose en la inexplorada Tierra del Rey Eduardo VII. Otro atravesaría las montañas de Victoria Land, para descubrir el Polo Sur Magnético. El tercero, el grupo principal, se encaminaría al sur, para alcanzar aquél.

Personalmente, Shackleton se interesaba bien poco por la ciencia. Alguien había dicho que para él la Geología no era más que una colección de preciosas piedras… No obstante, fue planeada una buena labor científica, reclutándose un excelente cuadro de especialistas. Ahora bien, el objetivo fundamental, para el explorador era el Polo Geográfico. «El dinero que recibí —declaró más tarde—, me había sido dado para que conquistara el Polo… El público había depositado en mí su confianza…». Todos sus esfuerzos, todas sus ambiciones, agudizadas por el recuerdo de anteriores fracasos, sumamente dolorosos, se concentraban en aquella sola y suprema meta.

En abril de 1907, Shackleton pensó que había llegado el instante de dar cuenta de sus planes en *The Times*. Luego recibió un inesperado golpe, una carta procedente de Scott, quien le anunciaba que también planeaba una expedición al Antártico, basada en su refugio invernal de Hut Point, rogándole, por tanto, que escogiera otro lugar…

Shackleton no había sabido nada hasta aquel momento acerca de los propósitos de su antiguo jefe. Aquella carta, que había sido escrita desde Gibraltar, donde se hallaba el *Albemarle*, mandado por Scott, destrozó de raíz sus planes. Buscando una zona situada lejos de la que había de servir de escenario a las actividades de su competidor, pensó que podría encontrar la base y el puerto que necesitaba en las inmediaciones del extremo oriental del banco de hielo de Ross o en la Tierra del Rey Eduardo VII.

Pero esto no sólo eliminaría el Polo Sur Magnético sino que, además, implicaría unas condiciones más azarosas. Precisarían, por otro lado, de un buque más grande, más sólido, más costoso, en suma. Tales cortes, practicados sobre el plan original, resultaban sustancialmente importantes. Pero aún había algo más grave: aquella distante base, menos conveniente, por supuesto, habría de ser explorada en la fase preliminar, lo cual reduciría sus probabilidades de alcanzar el Polo Geográfico.

Había que tomar una decisión. Shackleton dio vueltas y más vueltas a aquel asunto. Por último, prometió planear su intento partiendo de un punto situado en las inmediaciones de la Tierra del Rey Eduardo VII.

La cuestión del buque a elegir se complicó enormemente. Tenía que encontrar ahora una nave capaz de adentrarse por las aguas familiares del estrecho de McMurdo y además navegar por la zona del mar de Ross más saturada de hielos, en dirección a la desconocida costa de la Tierra del Rey Eduardo VII.

El *Björn*, un buque noruego de nueva construcción, que desplazaba setecientas toneladas y se hallaba equipado con poderosas máquinas, habría sido el ideal. Pero resultaba demasiado caro y ni Shackleton siquiera se atrevía al enorme dispendio que suponía su adquisición. Decidióse, pues, por una embarcación más reducida, un ballenero noruego de menos de doscientas toneladas, dotado de un motor de tan escasa potencia que fue necesario aparejarlo como un velero, a fin de darle alguna velocidad.

Luego se procedió a la selección de los hombres que habían de tomar parte en la empresa, estudiándose con cuidado el aluvión de solicitudes a que diera lugar el artículo publicado en *The Times*. Shackleton se apartó por completo de las normas sentadas por Markham y Scott, partidarios siempre de que los miembros de aquellas expediciones fuesen reclutados entre el personal de la Armada. Ciertamente que Joyce y Wild, así como Mackay, médico, habían pertenecido al cuadro de oficiales de aquélla… Pero estaban, de otro lado, Roberts y Adams, por ejemplo, cocinero y oficial, respectivamente, de la Marina mercante. Y Marston había estado enseñando Arte en la *Regent Street Polytechnic*.

De entre los hombres de ciencia hay que citar a Raymond Priestley (en la actualidad *sir* Raymond Priestley), joven geólogo de la universidad de Bristol. Había dos australianos: Douglas Mawson (más adelante *sir* Douglas Mawson), de la *Adelaide University*, como físico, y Edgworth David, profesor de Geología en la universidad de Sydney, hombre que contaría cincuenta años de edad y fue contratado únicamente para el crucero de verano.

Al mando de este equipo tan heterogéneo se encontraba un hombre que era partidario de la descentralización y también el más incansable de los trabajadores, hallándose dispuesto en todo momento a echarle una mano a cualquiera. No impuso ningún código disciplinario pero los que tomaban demasiado a la ligera —los vagos, los pendencieros—, sus genialidades, sus chanzas, sus modales de irlandés, no tardarían en aprender una provechosa lección. Ninguno de sus hombres, en verdad, puso jamás en duda que Shackleton era «El Jefe».

El equipo que transportaba el *Nimrod* al zarpar de Cowes el 7 de agosto de 1907 caracterizaba en muchos aspectos las nuevas tendencias del «Jefe». Figuraban en aquél cajas que contenían raciones ligeras, ideadas por Shackleton. Y también trineos noruegos, así como esquís y sacos de dormir de piel de reno, un raro tributo inglés a la experiencia escandinava.

Hay que citar además un motor de coche especialmente adaptado. Éste, aun cuando prácticamente no se alejó de la base, se hallaba destinado a probar que las máquinas que utilizaban combustibles líquidos funcionaban sin novedad en el Antártico, pese a las bajas temperaturas.

Este experimento de moderna tendencia, antecedente de la época mecanizada en la exploración polar de la posguerra, contrasta de un modo extraño con la decisión de Shackleton al emplear caballos siberianos como medio principal de transporte. Nansen y Amundsen habían aconsejado que fueran utilizados perros, y el irlandés, de acuerdo con sus planes preliminares, se había pronunciado en el mismo sentido. Pero los prejuicios británicos, derivados de las desdichadas experiencias de la expedición del *Discovery*, poseían mucha fuerza y los argumentos en favor de los caballos, expuestos por los hombres de la expedición Jackson-Harmsworth, resultaban demasiado convincentes. Por consiguiente, Shackleton pareció cambiar de opinión, optando por aquéllos. Aunque llevó consigo perros también, los caballos representarían el medio de transporte en que confiarían principalmente los ingleses, tanto en el caso de Shackleton como en el de Scott en sus intentos por alcanzar el Polo.

El *Nimrod* zarpó de Nueva Zelanda (donde Shackleton había pronunciado una conferencia) el día de Año Nuevo de 1908. Se trataba de un buque absurdamente pequeño para un equipo tan considerable, disponiendo de tan poco espacio para el almacenamiento del carbón que hubo de ser remolcado hasta el Círculo Antártico. Sus bodegas estaban tan atestadas que fue preciso dejar atrás varios caballos. Hacía muy mal tiempo y los animales iban de un lado a otro de sus cuadras de madera mientras el *Nimrod* cabeceaba violentamente sobre el encrespado mar.

Sin embargo, fue alcanzado el banco de hielo de Ross navegando por aguas libres de témpanos y el *Nimrod* se dirigió a la ensenada en que Borchgrevink había desembarcado, penetrada también luego por el *Discovery*. Pero aquélla no existía ya… Después de la visita de Scott habíanse desprendido grandes masas de hielo de los acantilados. Shackleton, por lo tanto, se encontró con una bahía de profundas aguas y gran extensión, a la que dio el nombre de Bahía de las Ballenas.

Este lugar era muy diferente del que Shackleton había esperado hallar con la idea de pasar el invierno allí, cosa decidida tras la intervención de Scott. ¿Sería posible el aterrizaje en aquel punto? Y en caso afirmativo, ¿no se enfrentaría con el grave peligro de nuevos derrumbamientos de hielo, que podían precipitar el campamento, los hombres y su equipo en las frías aguas? En el momento en que Shackleton consideraba aquellos riesgos, le fue arrebatada la decisión que se disponía a tomar… Levantóse un poco de viento, que impulsó a los hielos, y con éstos al *Nimrod*, a lo largo de los acantilados. Unos minutos más y los expedicionarios hubieran quedado apresados en la bahía.

Luego, Shackleton se desplazó hacia el este, a lo largo de la zona frontal del banco de hielo, en dirección a la Tierra del Rey Eduardo VII, pero nuevamente se vio

al borde del desastre, teniendo que retroceder a toda prisa con el fin de liberarse de la amenazadora tenaza del hielo, cerrándose a su alrededor.

En tales circunstancias, Shackleton hubo de tomar una difícil decisión. La bahía de las Ballenas había demostrado ser muy peligrosa. La Tierra del Rey Eduardo VII, si el capitán del *Nimrod*, un inglés, no se equivocaba, era inaccesible. En efecto, aquél ya había pedido a Shackleton que ordenase la retirada hacia el oeste, antes de que fuese demasiado tarde.

¿A dónde dirigirse, pues? ¿Al estrecho de McMurdo, el único lugar seguro? Pero esto significaría faltar a la promesa que hiciera a Scott. Durante cuarenta y ocho horas Shackleton, pese a la ansiedad del capitán del *Nimrod*, retrasó su decisión, confiando en que en el instante más inesperado entrevieran alguna posibilidad de dirigirse hacia el este.

El hielo, no obstante, permanecía inmóvil y no disponían de carbón en abundancia para maniobrar contra aquél. El capitán del *Nimrod* continuaba insistiendo… Amenazábales un gran peligro y Shackleton no tenía más remedio que encaminarse hacia el oeste, en busca del estrecho de McMurdo. Se imaginaba cómo encajaría la noticia Scott, pues aquello significaba que Shackleton iniciaría su avance sobre el Polo partiendo de una base en la que se había llevado a cabo ya una exploración preparatoria de considerable amplitud. Aquello era muy desagradable. ¿Qué otra cosa podía hacer, sin embargo, tal como se hallaba planteada la situación? Shackleton se consoló pensando que era preferible soportar sus propios remordimientos, e incluso la acusación de haber obrado de mala fe, a exponerse a perder su buque y sus hombres.

El hielo era todavía compacto en el estrecho de McMurdo cuando Shackleton llegó allí. Enseguida procedieron a establecerse en cabo Royds, en el extremo occidental de la isla de Ross, y no en el antiguo sitio de Scott, Hut Point. No era ésta una cuestión de menor importancia, ya que Hut Point se encontraba a dos días de distancia más cerca del Polo.

Más grave y urgente era el problema del acceso al banco de hielo de Ross desde la isla del mismo nombre. En consecuencia, hubieron de ser establecidos depósitos preparatorios a lo largo de la línea de avance hacia el Polo, antes de la llegada del invierno.

Llevada a cabo esta labor, los viajes de primavera podrían comenzar lo antes posible. Solamente la costa occidental de la isla de Ross, sin embargo, proporcionaba un punto de acceso al banco, y esto únicamente cuando el estrecho intermedio se hallaba helado. Pero en el momento en que el *Nimrod* se alejaba hacia el mar abierto quebráronse los hielos situados al oeste de la isla antes mencionada, haciendo imposible la colocación de depósitos.

Se puede captar la significación de esta nueva desventura pensando en las exigencias de tiempo y espacio que rigen el viaje polar. Para realizar éste sólo se dispone al cabo del año, normalmente, de cuatro meses, comprendidos entre los de

octubre y marzo. Los desplazamientos en trineo antes de finales de octubre constituyen una prueba excesivamente penosa, en tanto que es esencial el regreso a la base a primeros de marzo, si se quiere que el buque auxiliar no se exponga a quedar aprisionado entre los hielos del invierno, de reciente formación.

La distancia a cubrir, contando el viaje al Polo y regreso, durante los cuatro meses de viaje, era de 1730 millas. Y esto representaba un desplazamiento diario por término medio de catorce millas, lo cual obligaba a los hombres a realizar un esfuerzo físico extraordinario, teniendo en cuenta, en el caso de los ingleses, que éstos se encargaban de la tracción. Había que viajar, además, por una zona situada a gran altura, respirando dificultosamente, moviéndose sobre una región desconocida, llena de peligros.

En tales condiciones, el peso del equipo constituía un factor de gran importancia. De poder ser establecidos depósitos antes o en el transcurso de la marcha hacia el Polo, listos para su utilización al emprender la fatigosa vuelta, el peso de los trineos podía ser sustancialmente reducido. De existir la posibilidad de establecer los referidos depósitos con anticipación, los expedicionarios ganarían tiempo y éste constituía verdaderamente el artículo que más escaseaba en aquellos remotos parajes.

En los días actuales, en que rápidos y potentes vehículos motorizados son empleados como medios principales de transporte en el Antártico, en que puede requerirse el concurso de la aviación por radio para que arroje víveres en caso necesario, encargándose aquélla asimismo de formar los depósitos escalonados para auxilio de los grupos de avance, tales problemas, aunque persisten, son menos urgentes, menos angustiosos.

Para Shackleton la solución de aquéllos era auténticamente primordial. Y como el invierno se aproximaba y era imposible proceder a la constitución de los indispensables depósitos, a causa de las grietas que constantemente se abrían entre los hielos, su mente se hallaba ocupada a todas horas…

El otoño tuvo sus acontecimientos. Efectivamente, en el mes de marzo el profesor Edgeworth David, el geólogo de la universidad de Sydney, a quien Shackleton convenciera para que, a pesar de sus cincuenta años de edad, pasara el invierno allí, con Mawson, Adams, Marshall y Mackay, hizo una primera ascensión al monte Erebus, llegando hasta el mismo borde de su cráter, en actividad, esto es, a unos cuatro mil metros sobre el nivel del mar.

Plantados junto al abismo, los expedicionarios no pudieron ver nada, «a causa de la enorme masa de vapor que llenaba el cráter, elevándose en el aire para formar una columna de unos ciento cincuenta a trescientos metros de altura». Después de percibir durante algún tiempo un penetrante silbido, llegó a sus oídos, desde las profundidades, un sombrío estampido, e inmediatamente unas redondeadas masas de vapor salieron disparadas hacia lo alto… Impregnaba el aire un fuerte olor a azufre quemado.

El invierno transcurrió sin el menor incidente. Todos se hallaban ocupados

incesantemente, efectuando observaciones meteorológicas, preparando los trineos y el resto del equipo. Los expedicionarios discutían incesantemente, haciendo inacabables cálculos sobre los viajes que realizarían en la primavera. En aquellos meses, con todo, hubo un hecho notable, fuera de lo normal: la impresión de un libro ilustrado, el *Aurora Australis*, el primero que veía la luz en el continente Antártico. Pero antes incluso de que retornara por completo el sol, cuando sobre la línea del horizonte los primeros rayos solares atenuaron la oscuridad, comenzaron los viajes en trineo, por el banco de hielo de Ross arriba, llegando los expedicionarios frecuentemente a Hut Point, con el fin de instalar los depósitos que necesitarían en los inminentes desplazamientos. Aunque inútil en la nieve, el coche de Shackleton entró en acción, remolcando trineos sobre el mar de hielos a la velocidad de seis millas por hora.

De entre los citados viajes, el principal comenzó a finales de septiembre. El depósito A quedó establecido a un centenar de millas, al sur de Hut Point. Fue empleada casi en todo momento la tracción humana, desarrollándose una velocidad media muy notable: veinte millas por día. Esto constituía un buen augurio para el viaje por la región meridional. Los planes del verano, luego, tuvieron que ser alterados en su totalidad. De los diez caballos embarcados en el *Nimrod*, seis habían sucumbido por la dureza del viaje o los rigores del clima antártico. Como los perros de Shackleton estaban destinados a trabajar en los alrededores de la base principalmente, sólo fueron dejados cuatro caballos para las exploraciones principales. Se imponía un recorte drástico del programa. Por consiguiente, el viaje hacia el este, a través del banco de hielo, con objeto de explorar la Tierra del Rey Eduardo VII, quedó suprimido para que todos los esfuerzos se concentraran en el desplazamiento hacia el sur y el movimiento simultáneo en dirección al Polo Magnético.

La tarea con que en octubre de 1908 se enfrentó el «Jefe» era nada menos que la realización del más grande viaje que se había intentado hasta entonces en el Antártico. Implicaba una larga marcha a través del banco de hielo, barrido por el viento, un prolongado ascenso de unos tres mil metros y el avance por la laberíntica y empinada pendiente de un glaciar, camino de la meseta polar. A todo esto seguiría una marcha por la misma, vasta y desprovista de refugios, en busca del Polo, elevándose los expedicionarios hasta los cuatro mil metros sobre el nivel del mar.

Y ello sólo venía a ser la mitad de la labor que les aguardaba. Había que pensar también en el regreso, durante el cual cubrirían casi ochocientas millas. De realizar el viaje en los cuatro meses del verano habrían de mantener una velocidad media doble, y a veces triple, que la alcanzada por los hombres de la expedición nacional al Antártico que mandara Scott.

No quedaba un margen, pues, para los obstáculos imprevistos, fuente de desastres, para las terribles jugarretas del tiempo en aquella difícil zona. Tratábase en consecuencia de una extraordinaria empresa en la que se les ofrecía a los

exploradores muy pocas oportunidades de salir airosos.

En los últimos días de octubre iniciaron la marcha con un grupo de apoyo que había arrastrado sus trineos, tomando una dirección estesudoeste, a través del banco de hielo de Ross. El referido grupo regresó el 6 de noviembre.

Al empezar el avance con sus propios medios contaban con cuatro caballos, disponiendo de dos tiendas. Integraban el grupo principal cuatro hombres: el teniente Adams, meteorólogo, de la reserva de la *Royal Navy*: el doctor Marshall, cartógrafo; Frank Wild, que había formado parte de la expedición del *Discovery*, y el «Jefe».

Doce días después, Wild, que poseía una buena vista, distinguió, pese a la deslumbrante blancura del banco de hielo, iluminado por el sol, la flotante bandera del depósito A. El 19 de noviembre, a pesar de lo difícil que resultaba el avance por culpa de la nieve, sumamente blanda, habían rebasado el límite marcado por Scott.

Experimentaron su primera contrariedad cuando divisaron las montañas que Shackleton viera en su primer y calamitoso viaje. El caballo «Chinaman» se encontraba tan débil que no podía seguir adelante. Entonces procedieron a darle muerte. Con él se ahorrarían parte de sus víveres, pese a que, como Shackleton observó, «el pobre "Chinaman" era un caballo de carne especialmente dura y correosa». Pudieron así dejar ampliamente abastecido de carne el depósito B, cien millas al sur del A. Ahora bien, aquello significaba que ya no tendrían más que tres caballos para casi todo el recorrido de setecientas millas.

Las hojas del diario de Shackleton correspondientes a la noche del 26 de noviembre contienen una exposición de las rivalidades personales existentes entre los exploradores más destacados de la Época Heroica, las cuales dieron color a sus empresas y no pocas veces las desfiguraron.

Cuando las grandes cumbres, cubiertas de nieve, de Mount Longstaff y Mount Markham (nombres dados a dichas elevaciones por Scott), quedaron frente a Ernest Shackleton, éste celebró, a base de una pequeña botella de curaçao, el paso del límite del banco de hielo alcanzado por el protegido de Markham. Más allá se extendía un nuevo territorio no hollado aún por la planta del hombre y Shackleton respondió instantáneamente a la emoción del momento.

«Contemplamos aquellas grandes montañas, que emergían de una tierra desconocida, con una mezcla de curiosidad y terror. Observamos las agudas cumbres, las nieves perpetuas de sus laderas, sus paredes, cortadas a pico, que se erguían en busca del firmamento. Nadie podía decirnos qué descubriríamos en nuestra marcha hacia el sur, qué maravillas nos serían reveladas… Nuestras imaginaciones volaban raudas, hasta que una caída en la nieve, los dolorosos pinchazos del hambre o el cansancio físico nos obligaban a concentrar la atención en las necesidades de los momentos que vivíamos».

Aunque hombres y bestias aunaban ahora sus fuerzas en la tarea de tirar de los trineos, los tres caballos que quedaban se veían cada vez más débiles. «Grisi» fue el siguiente en morir. La carne, todavía sangrienta, quedó almacenada en el depósito C.

El día 1 de diciembre, hallándose los expedicionarios en los 83º S, «Quan», la montura favorita del «Jefe», murió. En posesión ya de un caballo tan sólo, los cuatro hombres se lanzaron por el banco de hielo adelante siguiendo una ruta más al este que la de Scott, a fin de evitar las zonas llenas de grietas en las proximidades de las bases de las elevaciones, en dirección a un pico aislado de unos novecientos metros de altura, que ellos denominaron Mount Hope (monte de la Esperanza).

Desde Mount Hope, Shackleton pudo ver, perdiéndose a lo lejos, una hilera de montañas desnudas y escarpadas que rodeaban una inmensa llanura de hielos. Dividía aquéllas un enorme glaciar, un torrente de hielo en movimiento casi imperceptible. Pese a esto se advertía en el mismo una fuerza latente con sólo mirar a la base, donde el hielo aparecía cubierto de grietas, originadas por la constante presión de la enorme masa.

Shackleton bautizó el glaciar con el nombre de Beardmore, en honor al hombre que había depositado su confianza en él, haciendo así posible la expedición. Fue aquél en muchos aspectos el más importante de sus descubrimientos geográficos. El glaciar en cuestión había de permitirle el acceso a la meseta polar.

El 5 de diciembre, después de salvar una zona sembrada de elevaciones y hendeduras, iniciaron el ascenso, elevándose a seiscientos metros tras recorrer las primeras dos millas, sumergiéndose en una atmósfera irrespirable y desplazándose sobre una superficie lisa que resultaba sumamente traicionera.

Luego un repentino grito rasgó el silencio de aquel imponente paraje. Frank Wild, que conducía el último de los caballos por un puente de nieve aparentemente sólido, habíase quedado de pronto colgando en el aire, retenido únicamente por su brazo izquierdo, encima de un abismo sin fondo… Wild fue salvado, en unión de su trineo. Pero «Socks», el caballo, se perdió. «De haber podido incluir la carne de “Socks” entre nuestras provisiones —escribió Shackleton más tarde—, habríamos logrado, indudablemente, avanzar más hacia el sur, hasta alcanzar el mismo Polo, quizás…».

Disponiendo de una ración alimenticia completamente inadecuada para el esfuerzo físico que habían de realizar, raras veces lograban cubrir más de cinco millas por jornada y menos encontrándose como se encontraban a una altura de 1700 metros, aproximadamente, sobre el glaciar, respirando dificultosamente además. Las montañas que les rodeaban eran elevaciones dotadas de una espléndida belleza. Divisaron entre ellas un gran promontorio amarillo, veteado por una ancha y negra cinta. A los 1800 metros fue colocado otro depósito conteniendo todo lo que pudieron dejar para aligerarse de peso en la última etapa del viaje. En el día de Navidad, a los 2850 metros, llegaban al borde de la meseta. A contar de este punto, situado en los 86º de latitud S, les quedaban doscientas cincuenta millas de marcha. La función respiratoria resultaba especialmente penosa a aquella altura. El viento traspasaba sus ropas y las paredes de la tienda. Y, entretanto, tenían cada vez más hambre. Hasta el maíz del caballo se terminó y hubieron de reducir nuevamente la ración alimenticia a fin de que sus provisiones duraran todo el tiempo que iban a necesitar para llegar al

Polo y regresar al primer depósito.

«La “Barrera” es un mar cambiante —escribió Shackleton el 28 de diciembre—. Y la meseta es un firmamento en continua alteración. Durante la marcha de la mañana proseguimos nuestro ascenso sin vacilaciones pero la superficie que pisábamos variaba hora tras hora. Primero encontramos blandas capas de nieve, en las que nuestros pies se hundían hasta los tobillos. Naturalmente, esto, unido a las bajas temperaturas, hacía que tuviéramos los pies helados. Nadie podría decirnos entonces qué íbamos a encontrar más adelante pero nuestro avance continuaba…».

En el último día del año, hallándose a tanta altura que los expedicionarios sentían frecuentes dolores de cabeza, Shackleton escribió: «Parecía como si nos estuvieran retorciendo los nervios con una especie de sacacorchos, para acabar sacándonoslos». Habían alcanzado entonces los 86º de latitud y 54′ S, disponiendo de víveres solamente para tres semanas y de galleta para dos, quedándoles por cubrir todavía quinientas millas geográficas.

El 1.º de enero de 1909, Shackleton, pensando en Peary, entonces ocupado con los preparativos para realizar otro intento sobre el Polo Norte, observó que habían rebasado el «récord» septentrional, establecido por aquel explorador en los 87º y 6′. Pero Shackleton, el «Jefe», que había apremiado a sus compañeros hasta llegar al límite máximo de su resistencia, sabía ya que no podrían continuar la marcha sin exponerse a gravísimos peligros…

Para un hombre tan impulsivo y ambicioso, la tentación de seguir debió de ser casi irresistible. «Ya podemos localizar definitivamente el Polo Sur en la meseta más elevada del mundo —declaró—, y nuestros trabajos geológicos y meteorológicos serán de la máxima utilidad para la Ciencia… pero todo esto no es el Polo». Sin embargo, ordenó emprender el regreso. Fue una de las decisiones más trascendentales de su vida. «Tenía que considerar el asunto con sensatez y preocuparme por la seguridad de los hombres que me acompañaban —escribió—. Me di cuenta de que si seguíamos adelante nos sería imposible volver, con lo cual los resultados de la expedición se perderían irremediablemente».

Algunos de los extractos de sus diarios, cuyas páginas son las más vividas y emocionantes de la literatura polar, revelan la extraordinaria aventura de que él y sus hombres fueron protagonistas en las jornadas posteriores. 7 de enero: «Sopló una cegadora y silbante ventisca todo el día, pasando la temperatura de los —60º a los 70º…» 8 de enero: viento, frío, calambres. «Carecíamos de fuerzas para soportar aquella marcha. Andábamos escasos de víveres y a la altura de 3500 metros resultaba difícil conservar algún calor en nuestros cuerpos entre las frugales comidas que hacíamos.» 9 de enero: «Nuestro último día de viaje. Hemos alcanzado los 88º y 23′ de latitud Sur; longitud: 162º Este».

El 9 de enero, a las cuatro de la mañana, con la bandera de la *Union Jack* y documentos y sellos (incluidos los de Nueva Zelanda), preparados para ser enterrados en un cilindro de latón, echaron a andar hacia el sur. «Corríamos, a veces, sobre una

superficie endurecida por el reciente vendaval». Izando las banderas, Shackleton tomó posesión de la meseta polar en nombre del rey Eduardo VII. «Mientras la bandera de la *Union Jack* ondeaba a impulsos de un helado viento, que nos producía escalofríos, dirigimos nuestros potentes prismáticos hacia el sur, pero sólo acertamos a ver la blanca y nevada llanura. En la parte de la meseta que se extendía hacia el Polo no había el menor accidente…».

En aquellas aterradoras condiciones habían logrado situarse a noventa y siete millas de su objetivo. Pero aún les quedaba el viaje de regreso, que había de ser rápido en ocasiones, al bajar, por ejemplo, las laderas de las montañas, impulsados por el viento, y otras extraordinariamente lento, por haber enfermado de disentería (debida, según ellos, a la carne de caballo ingerida).

En el banco de hielo la ventisca se convirtió en una bendición. Siguiendo el ejemplo de Nansen en su viaje de exploración por Groenlandia, izaron una vela en el trineo, deslizándose a tal velocidad que el 18 de febrero avistaban los montes Erebus y Terror. Dos días más tarde llegaban al depósito A, a unas cien millas de Hut Point.

Durante la mayor parte del viaje de regreso, Shackleton se había abastecido de víveres a base de los depósitos, alcanzados con un margen de horas y no de días. Pero el depósito A no contenía más que tabaco. Los víveres más próximos —y ya no disponían de nada a su llegada—, se hallaban en el depósito B, al este de Minna Bluff, sesenta millas al sur de Hut Point.

El viaje desde el depósito A a Minna Bluff, y de aquí hasta la cabaña de Scott, fueron los desplazamientos más críticos, estando entonces los expedicionarios más al borde de la catástrofe que nunca. Solamente Wild, gracias a su fenomenal vista, pudo distinguir el banderín que ondeaba sobre el depósito B. Hubo momentos, en el transcurso de las horas que duró el reconocimiento de la zona, en que llegaron a dudar de la existencia de aquél en el paraje que recorrían.

Después, Marshall cayó enfermo y Shackleton y Wild, tras dejar a Adams para que cuidara a su compañero, partieron en dirección a Hut Point. Llegaron allí el 28 de febrero. Les aguardaba la peor de las noticias… El grupo encargado de los trabajos sobre el Polo Magnético había finalizado su tarea. Pero el *Nimrod*, dispuesto para esperar solamente hasta el 26, se había marchado. Frenéticamente, izaron unas señales. Luego encendieron varias hogueras. Y cuando por la mañana, milagrosamente, apareció el buque, este hecho supuso en verdad la confirmación definitiva de cuanto se había hablado acerca de la proverbial suerte de Shackleton.

El grupo septentrional, de cuyo éxito Shackleton se había enterado por una carta dejada en Hut Point, habíase puesto en marcha, a las órdenes del profesor Edgeworth David, el 25 de septiembre de 1908, utilizando el coche para transportar sus efectos a través de los hielos del estrecho de McMurdo, hasta un depósito situado a diez millas de distancia.

Las primeras doscientas millas de su viaje al Polo Magnético se cubrieron sobre la helada costa de South Victoria Land, una costa de la que Mawson hizo una

cuidadosa triangulación, ya que hasta entonces había sido registrada en los mapas de una manera aproximada, partiendo de observaciones realizadas desde el mar.

En el grupo iban excelentes geólogos, que encontraron aquella zona sumamente interesante. Después de cruzar dos grandes lenguas de hielo, de unos treinta metros de altura, que se adentraban en el mar (se trataba de las de Nordenskjöld y Drygalski), David avanzó hacia la bahía de Terranova, encaminándose luego hacia el oeste, en busca de uno de los gigantescos glaciares que conducían (como los que Scott y Shackleton escalaran), a través de las montañas, a la elevadísima región interior de la meseta polar. Lleváronse a cabo tentativas en el glaciar Reeves, pero resultó ser demasiado empinado para los trineos. Más adelante probaron fortuna en el glaciar Larsen, al sudoeste, y a finales de diciembre se encontraban sobre la meseta, listos para desplazarse hacia el oeste, rumbo al Polo Magnético.

El grupo septentrional alcanzó la posición más importante del Polo Magnético el 16 de enero de 1909, a una semana de distancia del momento culminante del viaje de Shackleton hacia el sur, y como éste hiciera, el profesor David tomó posesión de aquella zona en nombre de la Corona Británica.

El 4 de febrero, cuando llegaron al *Nimrod*, habían recorrido una distancia, sobre país inexplorado, de 1260 millas, más de dos tercios de la cubierta por el grupo de Shackleton. Pero no fue ésa la única labor meritoria realizada por el profesor David y sus hombres, ya que además quedó registrada en los mapas, por vez primera, una considerable extensión de nuevas tierras, siendo revelada la complicada estructura geológica de South Victoria Land.

En tanto que el grupo septentrional se hallaba entregado a aquellas exploraciones científicas, otra tarea del mismo tipo había estado desarrollándose más cerca de la base.

Joyce y otros miembros del grupo de apoyo de Shackleton, tras su regreso a la costa, exploraron las rocas situadas en la ladera norte del monte Erebus.

Realizábanse, asimismo, exploraciones geológicas al oeste del estrecho de McMurdo, siendo la principal de ellas la llevada a cabo por Priestley en el glaciar Ferrar.

Tales investigaciones científicas, ampliación de las actividades de idéntica índole del cuadro de especialistas del *Discovery*, supuso una labor preparatoria para los estudiosos que integrarían el grupo septentrional en la última expedición de Scott.

Aunque todas ellas son importantes, por el hecho de llevar a cabo un despliegue sistemático de la geografía del Antártico, no es por las mismas por lo que la expedición del *Nimrod* será recordada.

El descubrimiento de quinientas millas de elevaciones montañosas, flanqueando el banco de hielo de Ross; el ascenso del glaciar Beardmore; el hecho de haber conducido a sus hombres, en pésimas condiciones, carentes del equipo adecuado, hasta un punto situado a noventa y siete millas del Polo, constituyen las realizaciones por las cuales el retorno de Shackleton al Antártico se considera un hito memorable

en la historia del mismo.

XXI

LA CARRERA HACIA EL POLO SUR

«He de felicitarle a usted y a sus camaradas calurosamente por los espléndidos resultados obtenidos en su expedición y también por haber logrado plantar la enseña de la *Union Jack*, regalada por la Reina, a cien millas del Polo Sur y en el mismo Polo Sur Magnético. Complacido, acepto que las montañas recién descubiertas en aquellas alejadas regiones lleven el nombre de la Reina Alejandra».

El rey Eduardo VII saludó con estas palabras el regreso del héroe del Antártico.

El 14 de junio de 1909, un lunes, llegaba éste a la estación de Charing Cross. Entre la multitud que le aguardaba para darle la bienvenida encontrábase el capitán Robert Falcon Scott. Al enterarse éste del movimiento de Shackleton hacia cabo Royds, escribió a un amigo: «… El resultado para mí es de la máxima importancia, ya que imposibilita cualquier acción hasta que él hable de nuevo. Se derivan de ello consecuencias trascendentales. No voy a ponerme a considerarlas ahora pero bien puedes adivinar lo que pienso…». No hubo el menor indicio de envidia, ni tampoco una sola palabra de reproche por haber utilizado Shackleton una base tan próxima a Hut Point. Pero no debió de ser para el que escribía una experiencia agradable precisamente presenciar el triunfo de aquel oficial de la Marina mercante, el único miembro de la expedición del *Discovery* que había fallado, para más tarde anular el «récord» establecido por Scott en las trescientas sesenta y seis millas.

Dos semanas más tarde, Shackleton pronunció una conferencia ante los miembros de la *Royal Geographical Society* en el Albert Hall, en presencia del príncipe de Gales (posteriormente Jorge V). La conferencia, un *tour de force*, se desarrolló con la fluidez y el talento artístico, así como elegancia, característicos de Shackleton, quien se había convertido ya por entonces en un hábil conferenciante.

El cinematógrafo, por vez primera utilizado para ilustrar la exploración polar, colocó tan a lo vivo ante los ojos del enorme auditorio congregado en Kensington las imágenes típicas de las regiones por Shackleton y sus compañeros recorridas, con la ondeante llanura del gran banco de hielo, la sombría majestad de glaciares y montañas, la desolada meseta polar, que todos llegaron a considerarse partes integrantes del drama antártico.

La Sociedad, bajo la influencia de la hostilidad demostrada por Markham hacia Shackleton, incrédula también al llegar al país las primeras noticias, habíase mostrado muy cauta en sus mensajes de felicitación. Pero aquella noche todo cambió, concediéndosele al explorador la codiciada medalla de oro especial, tanto por sus descubrimientos como por su iniciativa al aplicar nuevos métodos en el viaje polar.

Ahora bien, la más valiosa de las recompensas procedió de *Mr*. Asquith, el primer ministro, quien prometió que el Gobierno pagaría todos los gastos ocasionados con

motivo de la expedición, de los cuales, desde luego, Shackleton era personalmente responsable. El coste de la expedición no se había elevado a mucho, menos de la mitad de la del *Discovery*, realmente. No obstante, la mitad del total, unas 54 000 libras, se debía aún a William Beardmore y otros protectores de Shackleton. Liberado de aquella deuda, el explorador volvió a contemplar el porvenir con franco optimismo. El libro con el relato del viaje, unido al «*tour*» de conferencias, le proporcionarían, indudablemente, una fortuna. No existían límites para la posibilidades con que ahora se enfrentaba.

Mientras Shackleton se granjeaba día tras día la creciente admiración del público y caminaba hacia la fortuna, ahora que la fama era ya un hecho, hallábanse en período de desarrollo en el Antártico otras expediciones de carácter menos sensacional. Una de ellas era la mandada por el doctor Jean Baptiste Auguste Charcot, director del laboratorio francés de Investigaciones Marítimas.

Charcot, el primer francés (en 1903-1905) que exploró el Antártico desde los días grandes de D'Urville, había regresado allí en 1908, en una expedición de dos años apoyada por el Gobierno de Briand y la Sociedad Geográfica de París.

Charcot era un científico, nada interesado por los viajes que tenían por meta derrumbar las marcas establecidas anteriormente. Lo único que le preocupaba era la exploración sistemática de la costa occidental de Graham Land. Esta península, con Georgia del Sur, las islas Orkney, Shetland y Sandwich, había sido definida como la dependencia de las islas Falkland por el Gobierno británico, en 1908, al ser expedidas patentes que consolidaban reclamaciones que databan del siglo XVIII. Éstos, sin embargo, eran asuntos de carácter político que ningún interés suscitaban en Charcot.

Éste invernó en el *Pourquoi Pas?*, en la isla Petermann, frente a la costa de Graham Land y luego, en 1909, prosiguió su sistemático registro en los mapas de las complicadas costas y archipiélagos, en dirección al sur, combinando tal labor —base de las posteriores cartas geográficas inglesas—, con muchas otras de carácter científico.

Fue demostrada la insularidad de la isla Adelaide, descubierta por John Biscoe. Se descubrió la bahía de Marguerite, un nombre familiar para los exploradores antárticos posteriores a la Segunda Guerra Mundial, así como la adyacente costa de Fallières y Charcot Land. Este último territorio, una isla, según demostró Hubert Wilkins en 1929, recibió dicho nombre en honor al padre del explorador, un famoso neurólogo parisién. La isla en cuestión quedaba al oeste de Alexander Land.

Pero Charcot se adentró más hacia el oeste, hasta divisar Peter I Øy, no avistada por nadie desde los días de Bellingshausen, en 1821, cruzando el mar de este nombre, llegando a los 106º y 54′ de longitud O, alcanzados por el *Ne Plus Ultra* de Cook anteriormente.

La expedición de Charcot no fue notable solamente por la precisión de sus trabajos cartográficos sino también por la amplitud de los mismos. Asimismo, el explorador francés introdujo una serie de innovaciones técnicas que en el campo de la

exploración polar eran completamente revolucionarias, dentro de la primera década del siglo XX. Su buque, el *Pourquoi Pas?*, estaba provisto de un reflector. Contaba además con una embarcación menor equipada con un motor De Dion, y una instalación telefónica. Charcot utilizó la luz eléctrica no solamente para iluminar los laboratorios situados a bordo de la nave sino también las estaciones científicas establecidas en las islas.

Mientras estas exploraciones francesas tenían lugar en Graham Land, la marcha de las actividades polares tomaba un ritmo acelerado, acercándose a su momento crucial, impulsadas por las ambiciones de los hombres más destacados de la preguerra en aquel campo, cuya meta era la conquista de los polos.

En el norte, precisamente cuando Peary se preparaba para marchar sobre el mar de hielo, en dirección a su triunfo final, Roald Amundsen, el noruego, anunció sus planes para llevar a cabo una expedición en el famoso *Fram*, de Nansen, con el propósito de cruzar el Polo Norte. Tal expedición, en virtud de la cual se privaba a Nansen de su barco, cosa que significaba el final de sus ambiciones en el Antártico, fue proyectada para una duración, según declaró Amundsen, de siete años, de ser esto necesario. Realizóse —y en esto se observa cierta ironía, a la vista del posterior cambio de destino de Amundsen—, merced al apoyo financiero de los protectores de Scott, los miembros de la *Royal Geographical Society*.

Varios meses después del mensaje de Peary, seguido inmediatamente de las ilegítimas reclamaciones de Cook, llegó a su término una gran fase de la exploración en el Ártico. Apenas se había recuperado el público de las sorpresas anteriores, cuando se supo que Shackleton había llegado a estar a cien millas de la meta propuesta. Todos los ojos se volvieron hacia el sur de nuevo. La carrera del Ártico había terminado. ¿Quién sería el primero en el Polo Sur? A bordo del *Fram*, Roald Amundsen planeaba en secreto su descenso sobre el Antártico, ya que todo el incentivo de su expedición había quedado eliminado por causa del repentino anuncio de Peary. Dentro de las fronteras patrias, en Inglaterra, el capitán Robert Falcon Scott aceleraba sus planes para llevar a cabo su última expedición al Polo Sur.

Por espacio de dos años o más, Scott había estado pensando en ella. En marzo de 1908, cuando llegaron a sus oídos las primeras desconcertantes noticias relacionadas con el desembarco de Shackleton en el estrecho de McMurdo, se hallaba camino del sudeste de Francia, para probar, ayudado por Charcot, un trineo a motor, recién inventado, de esquís flexibles, el predecesor de los tanques de la Primera Guerra Mundial.

A lo largo de aquel año y también en 1909, en que Scott, necesitado de tiempo para efectuar sus preparativos, logró ser trasladado al Almirantazgo, continuó ampliando sus proyectos. En septiembre de 1910, tres meses después de la conferencia de Peary en el Albert Hall, en el transcurso de la cual describió tan vívidamente, ante el numeroso auditorio, su dramático viaje al Polo Norte, Scott creyó llegado el momento más oportuno para anunciar sus propósitos.

Éstos se centraban en un intento para alcanzar el Polo Sur Geográfico. Pero él insistió en que se combinaría con tal fin un nutrido programa de trabajos científicos dentro de la región situada al oeste del mar de Ross, principalmente en South Victoria Land.

En la organización se siguieron las directrices marcadas en la expedición de Shackleton más que las de Scott durante su primera aventura polar. No había patrocinadores oficiales, ni comités administrativos. Lanzóse un llamamiento al público, en demanda de fondos, pero la responsabilidad financiera recaía en el jefe, exactamente igual que sucediera en el caso de Shackleton.

Los gobiernos del Reino Unido y Dominios cedieron importantes cantidades. El Almirantazgo concedió las oportunas autorizaciones a los oficiales y marineros seleccionados. La *Royal Geographical Society* hizo también un generoso donativo. Su presidente, sin embargo, puso buen cuidado en recordar la tradicional actitud de la Sociedad con respecto a aquellas carreras hacia los polos geográficos. «Por lo que a alcanzar el Polo se refiere —declaró—, todo el mundo sabe que sólo cien millas de territorio quedan por cubrir… Lo más probable es que tal zona no ofrezca rasgos de tipo científico interesantes. Por tal razón, la Sociedad no puede prestar su apoyo decidido a una expedición que no persiga otro objetivo que la conquista del Polo».

Pero era el Polo precisamente lo que el público quería y de éste había de salir el dinero necesario para la empresa, en su mayor parte. Para Scott el Polo constituía, asimismo, un poderoso incentivo, pese al interés que sentía por los trabajos científicos, que Shackleton, privadamente, había desautorizado.

Tras la hazaña de Peary hallábanse en juego el prestigio nacional y profesional y, como dijo uno de los biógrafos de Scott, Stephen Gwynn, la exploración en el Antártico era para aquél «un capítulo de la epopeya de Inglaterra en los mares… Vióse arrastrado a una nueva aventura que le obligaba a abandonar su rutinaria vida, y su idea desde el principio fue tanto convertir la aventura en parte de su profesión como hacer de ésta parte de aquélla». Hay que añadir a tal circunstancia el sentimiento latente, no menos profundo, de rivalidad con Shackleton. Tal factor iba a ejercer gran influencia en la conducta de Scott en aquella expedición.

Es necesario efectuar una comparación, sobre la base de sus biografías publicadas, de los caracteres de aquellos dos ambiciosos hombres. Uno era el oficial de la Armada, siempre escrutándose a sí mismo, como dice un biógrafo, «para comprobar si su actuación era susceptible de mejoras, estudiando a cada momento las causas de sus imperfecciones, aquellas que podían ser superadas mediante el ejercicio de la voluntad y el buen juicio». Shackleton, el otro, era el extrovertido, un hombre apartado de lo convencional, un jugador incorregiblemente optimista, dotado de audacia y favorecido por la suerte, cuya actitud frente a las tareas de la exploración polar recordaba a sus compañeros la de los célebres capitanes de los días isabelinos.

Resultaría superfluo narrar con todo detalle la historia de la última expedición de Scott. El buque elegido fue el *Terra Nova*, un viejo ballenero escocés que había

figurado como auxiliar cuando la expedición del *Discovery*. El teniente E. G. R. Evans, de la *Royal Navy*, que había formado parte de la dotación del *Morning*, fue designado segundo comandante. Había un nutrido cuadro de hombres de ciencia, entre los cuales se encontraba el doctor E. A. Wilson, dibujante y zoólogo; el doctor George Simpson, meteorólogo; R Priestley y F. Debenham, geólogo e inspector, respectivamente…

Dos miembros de la expedición, el capitán Oates, oficial del ejército, y A. Cherry-Garrard, habían contribuido con sus generosos donativos a incrementar los fondos de la misma.

El 1.º de junio de 1910, tres semanas después de la muerte del rey Eduardo VII, el *Terra Nova* zarpó de Londres, llevando a bordo a un Scott bastante fatigado a causa de los trabajos de los preparativos, a los cuales había tenido que añadirse la, para él, nueva, extenuante y desagradable tarea de recorrer el país en busca de dinero.

La *Royal Geographical Society* organizó una comida de despedida antes de la marcha del *Terra Nova*. Con motivo de aquélla, como H. R. Mill, el historiador de la sociedad, recuerda, «*sir* Clements Markham pronunció un discurso saturado de conmovedores elogios, dirigidos a su explorador predilecto…».

La expedición alcanzó Melbourne el 12 de octubre. Allí recibió Scott un lacónico cable procedente de Madeira, que rezaba: «Me complazco en notificarle que parto para el Antártico. Amundsen». Vencido en el Polo Norte por el americano Peary, Amundsen había resuelto adelantarse a Scott en el Antártico. Hasta aquel instante había mantenido en secreto sus intenciones, informando a la Prensa que se encaminaba al norte, hacia el estrecho de Bering, capitaneando una expedición rigurosamente científica.

Cuando los hombres del *Terra Nova* se enteraron de esto quedáronse desconcertados y a Scott le costó mucho trabajo dominar su indignación. Pero se decidió a olvidar a aquel inesperado y temible rival, continuando, aparentemente sereno, su viaje.

El 2 de enero de 1911 fue avistado el monte Erebus, procediéndose una vez llegados los expedicionarios al cabo Evans, en el estrecho de McMurdo, al desembarco de diecisiete caballos, treinta perros y dos de los nuevos trineos a motor, ya que el tercero había caído entre los hielos. Hacía un tiempo delicioso, luciendo un espléndido sol. Como Shackleton había esperado, no lográndolo al final, los meses del otoño fueron dedicados a la labor de establecer los depósitos precisos, siendo el más importante de ellos el de One Ton Camp, situado en los 70º 26′ S, en las inmediaciones del meridiano 170, al este de Greenwich, posición geográfica de mucho significado en la historia del desarrollo de la empresa.

Estos viajes habían aliviado a los caballos, en los que Scott, como Shackleton, confiaba para realizar el desplazamiento hasta el Polo, especialmente con vistas al traslado de efectos al pie del glaciar que conducía a la meseta polar. Uno de los animales murió y otro tuvo que ser muerto a tiros. Seis más se perdieron al abrirse

una grieta en los hielos del estrecho.

Por supuesto, se contaba con los trineos a motor y los perros, pero aquéllos eran elementos experimentales, útiles para la labor auxiliar, quizás, en los que jamás se pensara con vistas a los viajes largos. En cuanto a los perros —de los cuales se habían perdido cinco, siendo dos de ellos rescatados en una hendedura por el propio Scott, con grave riesgo de su vida—, se mostraron tan poco manejables como siempre. En lo tocante a estos animales, Scott se sentía descorazonado. El 12 de marzo escribía: «Poco a poco voy perdiendo la fe en los perros. Me temo que jamás marcharán al ritmo que necesitamos». Sin embargo, Nansen y Amundsen, basándose en su propia experiencia, le habían aconsejado que incorporara aquellas pequeñas bestias a la expedición.

En la obra *The Lands of Silence*, escrita por *sir* Clements Markham, se alude a la actitud de Scott en relación con el tema de la utilización de dichos animales en las exploraciones polares.

«Existen dos maneras de enfocar la cuestión de los perros. Hay que considerar la idea de hacerlos volver al iniciarse el viaje de regreso, la forma de proceder de McClintock, y la que se centra en el propósito de obtener el máximo rendimiento de ellos, utilizándolos como alimento, la norma seguida por Nansen y Peary. Si los perros son tratados con humanidad, no son, en opinión del escritor, tan buenos como los hombres durante un largo desplazamiento, y Scott sentía una gran aversión por su empleo en la segunda de las formas citadas».

Pero la aversión que sentía Scott no se inspiraba únicamente en razones de tipo humanitario. En su *Voyage of the Discovery*, en un pasaje que Markham estima uno de los más nobles de la obra del explorador, Scott hace alusión a otros sentimientos, los cuales diríase que simbolizan el espíritu de los hombres del Antártico en el marco de la Época Heroica.

«En mi opinión —declara Scott—, ningún viaje realizado con perros puede alcanzar el valor de otro, obra de hombres exclusivamente, venciendo por sí solos todas las dificultades inherentes a su empresa, a lo largo de días y semanas de penosos esfuerzos. En este caso el triunfo se alcanza de una manera más digna y elevada».

Mientras los viajes para el establecimiento de depósitos tenían lugar, el *Terra Nova* condujo a un grupo hacia el este, para explorar la Tierra del Rey Eduardo VII. Y ante los mismos acantilados de hielo de la bahía de las Ballenas, que Shackleton considerara excesivamente peligrosa para utilizar como base y punto de arranque para su viaje al sur, encontraron anclado el buque de Amundsen, el *Fram*.

Este descubrimiento dejó perplejos a los hombres de Scott. Amundsen se hallaba más cerca del Polo que ellos, pues les llevaba una ventaja de sesenta millas. Sus equipos de perros —no disponía de otro medio de transporte—, se encontraban a salvo en el gran banco de hielo, en excelentes condiciones. Y con aquellos animales (perros groenlandeses, habituados al hielo, y no siberianos, como los de Scott),

Amundsen podría ponerse en marcha enseguida, ya que los caballos habían demostrado cuán vulnerables eran al mal tiempo.

Tan pronto como aquel invierno antártico de 1911 hubo terminado, Scott aceleró sus preparativos para el viaje. Tenía que atravesar el banco de hielo, ascender por el glaciar Beardmore y dirigirse desde éste a la meseta polar. Habría tres grupos de apoyo, compuestos cada uno de cuatro hombres, que llegarían hasta el glaciar. Luego uno de ellos regresaría y los otros dos (entre cuyos miembros se encontraba un joven ruso, encargado de los perros siberianos y los caballos), acompañarían a Scott hasta cierta distancia del Polo.

Inesperadamente, todos los grupos avanzaron felizmente por el banco de hielo. Después, el 4 de diciembre, comenzó a soplar una fuerte ventisca. Durante cuatro días hubieron de interrumpir la marcha, un hecho sumamente desgraciado si se tiene en cuenta el escaso margen de actividad que permitía el horario antártico. Pero mucho peor fue el efecto de la ventisca en su avance sobre las laderas bajas del glaciar Beardmore, que encontraron totalmente transformadas por los movimientos del hielo, que había originado elevaciones y profundas cavernas.

En el ascenso del glaciar, atormentado por aquel considerable retraso, privado ya de la totalidad de sus caballos, puesto que se había visto obligado a matar el último, Scott pensaba no en Amundsen, sino en Shackleton. Llevaba consigo aquél el diario que Frank Wild, acompañante de su rival, escribiera a lo largo de su marcha hacia el sur.

«Durante todo el viaje de ida —escribió Raymond Priestley, geólogo de la expedición, varios años más tarde—, el equipo capitaneado por Shackleton, como un grupo fantasma, marcaba el ritmo del avance. Apremiados por aquel jefe, de tremenda resistencia física, de impaciente temperamento, obsesionado en aquellos instantes por una idea, sus hombres se afanaron incansablemente hora tras hora, hasta que por último Scott pudo escribir en su diario que habían compensado la pérdida de tiempo sufrida anteriormente con arreglo a la tónica de la marcha de Shackleton». Pero «¿a costa de qué había sido conseguido esto? No se supo hasta más tarde, cuando en el viaje de regreso las fuerzas de los expedicionarios comenzaron a fallar».

Scott tardó tres días menos que Shackleton en alcanzar la meseta polar. El primer grupo de apoyo emprendió el regreso desde el depósito establecido en la parte alta del glaciar, a una altura de dos mil cuatrocientos metros. Las dos partidas restantes, al mando de Scott y Evans, prosiguieron su avance. Acompañaban al primero el doctor Wilson, el capitán Oates y el marinero Edgar Evans. Iban con el segundo el teniente Bowers y dos marineros, Lashly y Crean. A una altura de dos mil setecientos metros y sobre un piso tremendamente accidentado, los viajeros sólo podían valerse de sus propias fuerzas.

El 30 de diciembre escribía Scott: «Una marcha agotadora. Hemos alcanzado los tiempos fijados por Shackleton». Cinco días más tarde, el 4 de enero de 1912, Scott, en el último momento, ordenó a Bowers, un hombre de gran fuerza y resistencia, que

se incorporara al grupo que se desplazaría hasta el Polo. Aquél carecía de esquís. Su adición a la partida significaba que la única tienda de que disponían resultaría insuficiente, acabando por desorganizar los cuidadosamente planeados trabajos diarios. Y tal selección implicaba, como señaló Priestley, la incorporación al grupo de un hombre que tenía las piernas cortas, quien habría de avanzar sobre la blanda nieve de la meseta a lo largo de doscientas millas.

Sin embargo, acompañado por cuatro oficiales en lugar de tres, y un marinero, Edgar Evans, Scott partió en dirección al Polo, a ciento setenta y ocho millas de distancia. Evans, entretanto, emprendió el regreso al frente del grupo de apoyo, descendiendo por el glaciar Beardmore. Cegado primeramente por la nieve, sufrió luego un agudo ataque de escorbuto, hallándose ya en el banco de hielo, siendo puesto a salvo gracias a los denodados esfuerzos del marinero Crean, tras un viaje (sin equipos de perros) que constituyó un verdadero «récord».

Tales son las circunstancias en que tuvo lugar el acercamiento al Polo por parte de Scott. El resto de la historia lo constituye la agotadora marcha a través de la meseta, arrastrando los hombres sus trineos; la visión de la negra bandera de Amundsen en el punto fijado como meta; las reveladoras huellas de los trineos, de los esquís, de los perros; la muerte de Evans, el sacrificio espontáneo de Evans, el desaliento de los expedicionarios y el trágico fin del viaje de regreso…

En enero de 1912, Shackleton había escrito a un amigo de Nueva Zelanda: «Supongo que pronto tendremos noticias de Scott. Y me inclino a pensar que sabremos antes de Amundsen…». Cinco días más tarde, el 17 de enero, Scott llegaba al Polo. El 30 de octubre de aquel mismo año un grupo de investigación salido del *Terra Nova*, mandado por el doctor Atkinson, encontraba los cadáveres, todos ellos, con la excepción del de Oates, en una tienda cubierta de nieve, plantada en el banco de hielo de Ross, once millas al sur del bien abastecido depósito de *One Ton*. Víctimas ya del escorbuto, aún les quedaban ciento sesenta y cinco millas por cubrir.

«Resulta extraño —escribió Nansen en su prefacio a la edición póstuma del *Voyage of the Discovery*, de Scott—, que al igual que nuestro común amigo, *sir* Clements Markham, él (Scott) demostrara no ser partidario de la utilización de los perros en la parte más extenuante del viaje. De haberse valido de ellos, ahorrando las energías de sus hombres, habría podido llevar a cabo un brillante y fácil desplazamiento hasta el Polo, emprendiendo el regreso a continuación».

Esto era lo que el noruego Amundsen estaba a punto de realizar cuando el 19 de octubre de 1911 abandonó su base en la bahía de las Ballenas, con cuatro trineos, cada uno de los cuales era arrastrado por trece perros groenlandeses. A diferencia de lo que les ocurría a los ingleses, él y sus hombres sabían seleccionar y manejar a aquellos animales, una técnica que Amundsen había aprendido de los esquimales en la isla del Rey Guillermo durante los años de 1903 a 1905, cuando su expedición en busca del Paso del Noroeste. Además, después de su última visita al Antártico, como miembro de la expedición del *Bélgica*, mandada por Gerlache, había estudiado con el

máximo detenimiento los informes de Shackleton y de Scott. La elección de la base, hasta el último de los detalles de su campaña, meticulosamente planeada, habían sido examinados a la luz de las experiencias de sus predecesores.

Tras la odisea de Scott, que terminó en una tragedia que tuvo resonancia mundial, surgen como un «anticlímax» las operaciones de los noruegos, fáciles, rápidas, carentes de acontecimientos. El establecimiento de los depósitos, labor que precedía al principal asalto, había sido iniciado en febrero con equipos de perros que permitían un desplazamiento de veinticinco millas por día. Los hombres montaban a veces en los trineos o se deslizaban sobre sus esquís, sujetándose a ellos con cuerdas. Uno de los grupos del servicio de depósitos, tras fijar uno a cien millas de Framheim, la base noruega, hizo el viaje de regreso en dos jornadas, desarrollando, por lo tanto, una velocidad media de cincuenta millas por día. Por el mes de abril habíase llegado con los referidos depósitos hasta los 82º S, conteniendo entre todos 7500 libras de víveres, entre los que había grandes cantidades de carne de foca, alimento conocido tanto por los ingleses como por los noruegos como un excelente antídoto contra el escorbuto.

Habiéndose puesto en marcha el 19 de octubre, los cuatro trineos y los cincuenta y dos perros de Amundsen alcanzaron el depósito más alejado el 3 de noviembre. Frente a ellos tenían las montañas, y el ascenso por ellas hasta la meseta polar, resultó una dura prueba, la más ardua del viaje. No se podía emprender allí un ascenso directo como Shackleton y Scott hicieran en el glaciar Beardmore, lejos, hacia el este.

Por el contrario, los expedicionarios se hallaron entre una maraña de corrientes de hielo, la más grande de las cuales, el glaciar Axel Heiberg, cortaba en ángulos rectos el camino, interceptado también por profundas simas y elevados bloques de hielo, que obligaban frecuentemente a los viajeros a reconocer el terreno para volver después a los trineos e iniciar la marcha nuevamente. Entre aquellos riscos de hielo, por los que los noruegos trepaban amarrados unos a otros, hacía un calor insoportable. Amundsen dice: «Sudábamos como si estuviésemos participando en una carrera en un lugar del trópico». El 4 de diciembre, sin embargo, llegaban al nivel de la meseta polar.

Allí, en la «Carnecería», como los noruegos llamaron al lugar, comenzó la matanza de los perros sobrantes. Fueron muertos unos cuarenta, los cuales proporcionaron comida a los restantes animales y a los hombres, conforme al sistema de Nansen (concebido para evitar pesos innecesarios en la etapa crucial del viaje), que Markham y Scott encontraban tan salvaje y repugnante. En cambio, juzgaban tolerable el mismo proceder tratándose de los caballos.

Aquel día, 4 de diciembre, a tres mil metros de altura, sobre la meseta polar, la ventisca de verano que ocasionó un retraso de cuatro días a Scott en el banco de hielo, retuvo a los noruegos. Pero Amundsen no quiso esperar. Y tres días más tarde quedaba batido el «récord» de Shackleton. Aquella noche, Amundsen escribió en su diario: «El nombre de *sir* Ernest Shackleton quedará para siempre escrito con letras

de fuego en la historia de la exploración. El valor y la resistencia son capaces de engendrar maravillas y yo no sé de ningún otro hecho superior al suyo que pueda ser tomado como ejemplo». El 14 de diciembre de 1911, con un tiempo excelente, la bandera noruega ondeaba sobre el Polo. Amundsen denominó meseta del Rey Haakon VII la llanura polar. Dejáronse mensajes para Scott. A continuación comenzó el viaje de regreso, llevado a cabo aún con mayor rapidez que el de ida.

El Polo había sido conquistado. Pero ¿qué otra cosa se había conseguido aparte de ésa? En el sur había sido descubierta la hilera de montañas que llevaba el nombre de la Reina Maud, y Amundsen notificó también el descubrimiento de «Carmen Land», aunque su existencia fue negada posteriormente por la expedición americana al Antártico de 1928-1930, mandada por el almirante Richard E. Byrd, en el transcurso de la cual éste llevó a cabo el primer vuelo sobre el Polo Sur.

Mientras Amundsen cruzaba la meseta polar, sin embargo, K. Prestrud hacía otros descubrimientos geográficos al este del banco de hielo de Ross.

Desplazándose sobre el hielo en la bahía de las Ballenas, donde, inesperadamente, había aparecido una expedición japonesa mandada por Choku Shirase, Prestrud llegó a la tierra del Rey Eduardo VII (donde los japoneses también desembarcaron) y tras algunas exploraciones, el 7 de diciembre de 1911, la colocó bajo la soberanía del rey Haakon VII.

Pero tanto este grupo como el de Amundsen realizó escasos trabajos de carácter científico. Astuto, aplicado con infinito cuidado al planeamiento de su labor, maestro al igual que Peary en la técnica del viaje por el territorio polar, Amundsen, como aquél, estaba totalmente absorbido por su única ambición: la conquista del Polo. Y esta ambición era tanto más intensa y apremiante por el temor de que alguien se le adelantara, en el Antártico como en el Ártico. Ésta era su tarea principal y no se permitió el menor apartamiento de ella. En una palabra, no prestó a la Ciencia mucha más atención que Peary en el transcurso de su viaje al Polo Norte.

En tal aspecto, la expedición de Scott constituyó algo muy distinto. Sus trabajos sobre Biología, Geología, Meteorología y Geofísica, publicados en varios volúmenes, a expensas de la fundación Scott, constituyeron un nuevo hito de la ciencia antártica.

Muchas de las investigaciones contenidas en esos libros fueron obra del grupo septentrional, al mando del teniente Campbell, primer oficial del *Terra Nova*, que partió a mediados de febrero de 1911 para explorar South Victoria Land, lo mismo que hiciera el grupo septentrional de Shackleton, a las órdenes de Mawson.

El primer invierno fue pasado en cabo Adare y las cabañas de Borchgrevink se encontraban en tan buen estado que pudieron ser utilizadas como talleres y almacenes. Tras un invierno de grandes temporales y huracanes, que se dejó sentir allí, en la despejada costa, con toda violencia, el grupo integrado por seis hombres —Campbell, encargado de las observaciones magnéticas; Murray Levick, cirujano y zoólogo; Priestley, geólogo y meteorólogo; dos oficiales subalternos y un marinero—, embarcó en enero en el *Terra Nova*, en dirección a la bahía de Terranova, donde

iban a permanecer seis semanas, habiendo de ser recogidos más tarde por el buque.

Corrían los días de mediados de febrero, fecha en que habían reducido a la mitad sus raciones, y la nave continuaba sin llegar. No era posible tampoco su arribada, pues el hielo se extendía hasta donde abarcaba la vista. Mediado marzo, aquél seguía cubriendo lo menos veinticinco millas de mar a partir de la costa. Esos hombres se vieron obligados, pues, a invernar en una cueva de hielo aislada con gravilla y musgos marinos, rudimentaria construcción que se vio continuamente bombardeada por los temporales. En septiembre, doloridos por efecto de aquel dilatado período de inmovilidad, iniciaron su marcha hacia el sur, en dirección a cabo Evans, y tuvieron la suerte de hallar por el camino viejos depósitos de víveres, con los cuales paliaron su hambre. El 12 de noviembre de 1912 llegaban a Hut Point, donde se enteraron del enorme desastre en que había acabado la expedición.

Las exploraciones de este grupo científico y las realizadas desde la base principal sobre los glaciares y costa situada al oeste de la isla de Ross, no completan la lista de descubrimientos geográficos. En 1911, en el camino de regreso a Nueva Zelanda, el *Terra Nova*, como Shackleton hiciera, navegando en el *Nimrod*, viró hacia el nordeste, descubriendo la costa de Oates Land, actualmente en la frontera que separa los territorios de Nueva Zelanda y Australia en el Antártico. A pesar de las enormes distancias recorridas por los grupos terrestres, éste fue el descubrimiento de mayor extensión llevado a cabo en el transcurso del último viaje del capitán Scott.

XXII

COSTA Y CONTINENTE

La conquista de los Polos Ártico y Antártico pareció a muchos el fin de las exploraciones en aquellas zonas. Pero con una sola mirada al mapa se observaba enseguida que era mucho lo que quedaba por hacer hasta el momento en que se pudiera considerar completado el perfil geográfico de las regiones polares.

Los Polos habían sido el motivo central de muchas expediciones. Aquéllos habían proporcionado apoyos de cierto tipo que con otros pretextos quizá no hubieran sido logrados. Constituían, en suma, objetivos de excitante interés. No obstante, las afanosas preocupaciones que suscitara su conquista y los grandes esfuerzos que tal móvil demandaba, había restringido inevitablemente el alcance de la exploración polar. En el Antártico había miles de millas de costa todavía sin descubrir. Incluso las características generales del continente —¿hallábase dividido, quizá, por un gran canal que unía los mares de Weddell y Ross?— continuaban siendo desconocidas.

En el Ártico, también, pese a que se habían llevado a cabo exploraciones mucho antes del descubrimiento de un continente meridional en el sur, quedaban todavía grandes lagunas… Por ejemplo, en la costa del nordeste de Groenlandia había una extensión de cuatrocientas millas o más que aguardaba el momento de ser explorada y registrada en los mapas, antes de que los trabajos de Peary se vieran completados y quedase probada la insularidad de Groenlandia.

Pero más importante aún, siendo la última gran zona del Ártico que quedaba por explorar, era el sector noroeste del archipiélago ahora conocido por el nombre de islas de la Reina Isabel. Quedaba por efectuar allí el descubrimiento de algunas tierras y la exploración del adyacente mar de Beaufort, para completar el trabajo iniciado en el sur por Peary y las numerosas expediciones navales británicas del siglo XIX y continuado en el norte y el este por el capitán Otto Sverdrup, el noruego, a principios de la vigésima centuria.

El descubrimiento y registro en los mapas del extremo nordeste de Groenlandia fue obra de un puñado de audaces daneses: Mylius-Erichsen, J. P. Koch, Ejnar Mikkelsen y Knud Rasmussen, entre 1906 y 1912.

Mylius-Erichsen, jefe de la expedición del *Danmark* (1906-1908), fue el promotor de esta empresa, pero él, el teniente Hagen y un esquimal, Brönlund, perecieron entre los hielos, durante la oscuridad invernal, y correspondió a Ejnar Mikkelsen, jefe de la expedición del *Alabama* (1909-1912), revelar y confirmar sus hallazgos.

Varios mapas y un diario en el que se aludía a los descubrimientos de Mylius-Erichsen fueron recobrados por J. P. Koch, de la expedición *Danmark*, cuando buscando a Erichsen encontró el cadáver de Brönlund. Mikkelsen halló otros diarios

y los viajes de éste, muy notables, unidos a los que llevó a cabo Knud Rasmussen (quien dirigió una expedición de socorro al nordeste de Groenlandia, en 1912 al no haber regresado Mikkelsen en la fecha convenida), demostraron cuán erróneos habían sido los mapas de Peary relativos a aquella zona.

La «Navy Cliff» de Peary, lejos de dominar el mar de Groenlandia, estaba bien tierra adentro, en el extremo occidental del dilatado y profundo fiordo llamado de la Independencia. Quedó probado que el canal de Peary, que el explorador había supuesto que dividía a Groenlandia, resultó, como se había pensado, un mito. Al sur del fiordo de la Independencia, lejos de aquella costa, fue descubierto un formidable saliente de tierra, proyectándose en el mar Ártico.

Como complemento de sus exploraciones costeras, los daneses vagaron por el interior a lo largo de los años anteriores a la Primera Guerra Mundial, cruzando la capa de hielo por rutas que quedaban más al norte de la utilizada por Nansen. Rasmussen, en su primera expedición de Thule, en 1912 (cuando saliera en busca de Mikkelsen), se trasladó desde la dársena de Kane hasta la costa nordeste.

Al año siguiente, J. P. Koch y Alfred Wegener cruzaron la capa de hielo por el norte, yendo de este a oeste, habiendo partido de Dronning Louise Land. Es ésta una región muy peculiar, libre de hielos, interior, que fue descubierta por Wegener durante la expedición del *Danmark*, mientras Mylius-Erichsen seguía los pasos de Peary, y de ella salieron Wegener y Koch en abril de 1913, para efectuar un desplazamiento de 700 millas, en dirección a Upernavik, en la costa occidental.

Hay que convenir, en un aspecto, que éste fue un viaje notable en la historia de la exploración escandinava pues los cinco trineos de los expedicionarios eran arrastrados por caballos y no por perros. El último de esos animales hubo de ser matado cuando en los primeros días de julio los viajeros alcanzaban el extremo occidental de la capa de hielos.

Estos descubrimientos groenlandeses, sin embargo, quedaban empequeñecidos por las exploraciones del antropólogo canadiense Vilhjalmur Stefansson, jefe de la expedición canadiense al Ártico de 1913-1918.

Stefansson, que iba a convertirse, conforme a la tradición de Rae, Hall y Schwatka, en el adaptador de los métodos empleados por los esquimales para viajar y sobrevivir en aquella parte del mundo, había pasado varios años con las tribus esquimales. Le acompañaba, como capitán de su buque principal, el *Karluk*, Bob Bartlett, que había tenido que abandonar sus ambiciones en el Antártico al conseguir Amundsen alcanzar el Polo Sur. También iban con él el doctor R. M. Anderson, en calidad de jefe del equipo científico, y Hubert Wilkins, un hombre osado, provisto de una imaginación fantástica, quien, después de la Primera Guerra Mundial, se revelaría como un pionero de la aviación en el Ártico y de la navegación submarina en dicha zona.

Éstos fueron los principales participantes en una expedición que había de durar seis años, la cual, por el valor que hubieron de desplegar sus miembros y las

penalidades que sufrieron, se halla dentro de la línea de los grandes viajes de Nansen y Peary.

El plan de Stefansson, hasta el momento en que él y sus compañeros se dirigieran hacia el nordeste, sobre los hielos del mar de Beaufort, era, en principio, muy simple. Un grupo de científicos se establecería en las proximidades de la desembocadura del río Coppermine. El otro, en el que quedaba incluido el propio Stefansson, se instalaría a bordo del *Karluk*, que luego zarparía en dirección al este, rodeando Point Barrow para unirse a los anteriores.

Frente a Point Barrow, sin embargo, el *Karluk* quedó cercado por los hielos y mientras Stefansson y Wilkins se hallaban entregados a la caza, el buque fue arrastrado mar adentro. Tras navegar a la deriva por espacio de cuatro meses, recorriendo más de un millar de millas, la nave se hundió a sesenta millas escasas de la isla Wrangel, hacia el nordeste de la misma.

Solamente Bob Bartlett, en unión de varios supervivientes, fueron rescatados. Stefansson, entretanto, había llegado al Coppermine y desde aquí, en marzo de 1914, avanzó sobre el helado mar de Beaufort. Le acompañaban dos hombres, Storkerson y Andreason, disponiendo de un trineo y seis perros. Tras un viaje de tres meses, avanzando primeramente por la sólida masa de hielos, saltando luego de témpano en témpano, al aclararse éstos con el calor de la primavera, llegaron a una isla situada frente al extremo noroeste de la isla Banks, una costa avistada sesenta años antes desde los buques a vela de la *Royal Navy*.

Entre 1914 y 1917, mientras Europa andaba sumergida en el caos de la Primera Guerra Mundial, Stefansson y sus hombres, vestidos con pieles de caribú, viviendo en tiendas hechas con pieles de buey, vagaron sobre los hielos del mar de Beaufort, visitando la isla Banks, explorando la isla del Príncipe Patrick, ligando su labor con la que Otto Sverdrup llevara a cabo en el nordeste del archipiélago, con el descubrimiento de las islas Brock y Borden, procediendo igual en lo referente a los viajes de un explorador americano, Donald MacMillan, uno de los hombres de Peary, que de 1913 a 1917 había estado buscando la mítica «Crocker Land» de su jefe, quien pensara haberla visto al nordeste de la isla Ellesmere, durante su expedición de 1906.

En el curso de estos grandes viajes en trineo, realizados en sentido contrario al del desplazamiento de los hielos, envueltos en la espesa niebla de la primavera ártica, Stefansson halló muchas reliquias pertenecientes a los exploradores británicos del siglo XIX, McClure y McClintock. Un año después visitó el puerto de Winter, en el que los buques de Peary estuvieran mucho tiempo atrás fondeados, durante la primera invernada de la historia en el Ártico.

Stefansson sentía poco apego por los rígidamente convencionales métodos de la exploración en el Ártico, que a los ingleses les costaba tanto trabajo abandonar y nada más característico, en cuanto a su progresivo acercamiento a los mismos, que el último acto de la expedición canadiense: el establecimiento de una estación científica sobre un témpano flotante.

Enfermo Stefansson, con fiebres tifoideas, tomó el mando del grupo Storkerson. Ayudado por cuatro compañeros instaló un campamento en un témpano de siete millas de anchura y más de quince de longitud. Por espacio de seis meses estuvieron desplazándose hacia el noroeste, recorriendo más de cuatrocientas millas, llevando a cabo con regularidad observaciones oceanográficas y glaciológicas. Fue éste un atrevido y provechoso experimento, cuya técnica adoptó posteriormente el ruso Papanin, durante su navegación por el Polo Norte, de 1937 a 1938. Resultó ser aquélla, además, la estación modelo para todas las que rusos y americanos establecieron en las errantes islas de hielo del Ártico después de la Segunda Guerra Mundial.

Las exploraciones de Stefansson, la inspección del último extremo de Groenlandia, la primera navegación en sentido esteoeste del paso del Nordeste por el comandante Vilkitski, de la Armada imperial rusa, en 1913-1915, cerró casi la lista de las grandes empresas árticas que quedaban por terminar tras la conquista del Polo por Peary.

Pero en el Antártico las perspectivas y posibilidades en cuanto a los descubrimientos, cuando finalizó la carrera hacia los polos, eran mucho mayores. «El descubrimiento del Polo Sur —escribió Shackleton, en marzo de 1912, cuando se enteró del triunfo de Amundsen—, no supondrá la terminación de las exploraciones en el Antártico. El próximo trabajo importante que hay que hacer allí es delimitar las costas del continente y luego un viaje transcontinental de mar a mar, cruzando el Polo».

En las fechas en que Shackleton escribía estas líneas llevábanse a cabo ya ciertos descubrimientos en el Antártico. La zona objeto de exploración no radicaba en el mar de Ross, escenario de las arriesgadas empresas de Scott y Shackleton, ni tampoco en Graham Land, península en la que el francés Charcot había realizado una labor excelente, sino en la región situada entre Oates Land, descubierta por la expedición de Scott, y la Tierra de Guillermo II, descubierta por los miembros de la expedición alemana de 1902, que mandara Erich von Drygalski. En realidad, el objetivo de la nueva expedición, la primera que partía de Australia, era unir esas dos zonas, explorando un tramo de costa que no había sido visitado desde los días de Wilkes y Dumont d’Urville.

El inspirador de esas exploraciones australianas fue Douglas Mawson, natural de Yorkshire, hijo de emigrantes. Era, en verdad, ya un experimentado viajero del Antártico, habiendo acompañado a Shackleton en el *Nimrod*, llegando en compañía de Edgeworth David al Polo Sur Magnético.

En 1910, Scott le había invitado a tomar parte en la expedición británica al Antártico, proponiéndose incluirle en el grupo que había de efectuar el asalto al Polo. Pero Mawson rehusó aquella invitación. No le interesaba participar en ninguna carrera que tuviese por meta el Polo. Él era un científico y le agradaba más, por todos conceptos, abrir nuevos campos al conocimiento humano. Por consiguiente, Mawson

le preguntó a Scott si tendría inconveniente en dejarle con varios hombres al oeste de cabo Adare, con el fin de actuar como una unidad independiente.

No pudiendo complacerle Scott, Mawson, animado por Shackleton y la *Royal Geographical* Society de Londres, se decidió a montar una expedición por su cuenta. Australia, a diferencia del dominio hermano de Nueva Zelanda, había mostrado escaso interés por las exploraciones en el Antártico, como ya Borchgrevink, Bull e incluso Clements Markham averiguaron en su día.

Pero ahora, fuertemente influida por el veterano geólogo profesor Edgeworth David, quien estaba convencido de que Australia tenía un gran porvenir en el continente antártico, la Asociación australiana para el progreso de la Ciencia respaldó el proyecto de Mawson y el Gobierno señaló a éste una asignación que cubría más de la mitad de los gastos de la empresa.

El objetivo de Mawson era la investigación científica y la exploración geográfica, «firme, continuada, laboriosa, sistemática», de acuerdo con las normas establecidas por *sir* John Murray en su famoso informe de 1893, dirigido a la *Royal Geographical Society*. Para lograr tal fin, ahorrando tiempo a la vez que se aseguraba el éxito, se planeó la exploración partiendo de cuatro bases simultáneamente, tres de las cuales serían establecidas en el continente. Dichas bases se mantendrían en contacto entre sí y con el mundo exterior mediante aparatos de telegrafía sin hilos, utilizados por vez primera en el Antártico. El buque de Mawson fue el *Aurora*, una vieja embarcación utilizada en la caza de focas en otro tiempo, que había actuado como buque auxiliar en el servicio de socorro prestado a los miembros de la expedición Greeley y al Ártico, en 1884. Estaba mandado por uno de los más distinguidos navegantes del Antártico, el capitán John King Davis.

Por primera vez en la historia de las expediciones británicas al Antártico, iban a ser utilizados los perros como medio principal de transporte. Contábase con una embarcación a motor, tal como la que Charcot, el explorador francés de la zona occidental de Graham Land, utilizara un año antes. Mawson pensó también en llevar consigo un aeroplano, lo que constituía verdaderamente una audaz experiencia en 1911, sólo dos años después de haber cruzado Blériot en uno de aquellos artefactos el canal de la Mancha. El aeroplano en cuestión, sin embargo, se estrelló en el transcurso de un vuelo de prueba cerca de Adelaide, siendo convertido, aunque nunca fue usado como tal, en un tractor para los trineos.

Después de desembarcar a un grupo de científicos para que procedieran a la inspección y registro en los mapas de la isla Macquarie, desde entonces permanentemente ocupada por Australia, el *Aurora* se dirigió hacia el sur, a lo largo del meridiano 159, al este de Greenwich, en dirección a Oates Land. En enero de 1912 fueron avistados los blancos acantilados del continente, de veintiuno a treinta metros de altura. Luego, el *Aurora* viró hacia el oeste, siguiendo la línea de una nueva costa que Mawson denominó Tierra del Rey Jorge V, hasta que dieron con un lugar que reunía condiciones para establecer su principal base invernal, el cabo Denison, en

la bahía de la Commonwealth.

En contraste con Victoria Land, hacia el este, con sus majestuosas montañas, sus brillantes y curvados glaciares, sus tumultuosos derrumbamientos de hielo, aquél era un escenario monótono, una vasta y llana extensión que se elevaba por el sur, quebrada únicamente por las sombreadas grietas o las negras formas de unas cuantas desnudas y solitarias rocas. Vientos incesantes y furiosos azotaban continuamente el desolado paraje.

En septiembre de 1912, cuando el grupo septentrional de Scott dejaba la bahía de Terranova, los australianos iniciaron sus exploraciones. Había cuatro grupos, mandados por C. T. Madigan, F. L. Stillwell, F. H. Bickerton y el propio Douglas Mawson. Excepto, el grupo de este último, los demás tiraban de sus trineos, por no disponer de perros suficientes. Mientras todos aquellos hombres se hallaban ocupados en la exploración de la Tierra de Jorge V, un quinto grupo que concentraba su atención exclusivamente en las investigaciones magnéticas, avanzaba a las órdenes del teniente Bage hacia el Polo Magnético.

Entre septiembre de 1912 y febrero de 1913 fue sistemáticamente explorada la Tierra de Jorge V. Se registraron en los mapas las alturas costeras y los accidentes del interior; se estudió el movimiento, temperatura y composición del hielo, examinándose también los salientes rocosos libres de nieves.

En dichas rocas los expedicionarios recogieron líquenes, algas y musgos. Descubriéronse en blancas piedras de cal restos de plantas fosilizadas, reliquias de un continente antártico tropical. Aparte de esta escasísima y anémica vegetación, y de varios insectos microscópicos de extraordinaria resistencia, que habían podido sobrevivir a los terribles fríos, no había allí señales de vida. Pero veíanse, en cambio, muchos pingüinos, pichones del cabo, «skuas[3]», y otras aves, las cuales se posaban en los rocosos islotes existentes frente a la costa, donde criaban.

En el curso de dichos viajes, no sólo la Tierra del Rey Jorge V, sino también la adyacente Terre Adélie, reclamada por Dumont d'Urville para Francia en 1840, fueron exploradas. Y Bage alcanzó el punto desde el cual Edgeworth David se volviera en 1909, en la vecindad del Polo Sur Magnético.

Mawson, hombre reservado y modesto, un científico exclusivamente, no abrigaba el menor propósito de convertirse en héroe del Antártico. Sin embargo, uno de sus viajes, el que realizó desde cabo Denison hasta Oates Land, puede parangonarse con los de Peary, Scott y Shackleton, pertenecientes todos ellos a la Época Heroica.

Eran sus compañeros B. E. S. Ninnis, un joven fusilero real, cuyo padre había formado parte, como médico, de la expedición de Nares al Ártico, en 1875, y el doctor Xavier Mertz, montañero suizo, campeón de esquí.

Deslizábase su ruta por dos de los más gigantescos glaciares del Antártico (los cuales habían de recibir los nombres de los acompañantes de Mawson). Cada uno de ellos era «como un sólido océano, elevándose o hundiéndose en ondas de setenta y cinco metros de altura», a lo largo de profundos valles, avanzando desde la meseta

continental y penetrando en el mar. Ninnis cayó, fuera del alcance de cualquier cuerda, con trineo, perros y la mayor parte de los víveres, en la resonante oscuridad de una grieta tremenda, un abismo sin fondo.

Varios días más tarde, Mertz, que había ido perdiendo fuerzas progresivamente, murió mientras dormía, hallándose refugiado en una improvisada tienda. Así pues, Mawson hubo de continuar la lucha solo. Tenía los pies ulcerados y apenas veía, tan grande era su agotamiento. Arrastrando un trineo, demasiado grande para los efectos de que disponía, en cuanto a equipos y alimentos, sobrevivió a las más terribles ventiscas, estando a punto de correr la misma suerte que Ninnis. Llegó a cabo Denison tras un solitario viaje de ciento sesenta millas, sobre un territorio sembrado de peligros, azotado por los más furiosos vendavales del Antártico… Únicamente para ver cómo el *Aurora* abandonaba la bahía de la Commonwealth.

Durante la larga y alarmante ausencia de Mawson, el buque, mandado por el capitán John K. Davis, había desarrollado una gran actividad. Tras desembarcar a la partida que debía invernar en cabo Denison, Davis se había dirigido hacia el oeste, rodeando el continente en sentido contrario al de las agujas de un reloj, con el propósito de explorar la costa situada entre la Tierra del Rey Jorge V y la del Kaiser Guillermo II, de Drygalski. Después se proponía desembarcar otro grupo, que estaría a las órdenes de uno de los hombres de Shackleton, Frank Wild, en las inmediaciones de la región explorada primeramente por los alemanes.

Para Davis este viaje resultó sumamente aleccionador. Gracias al mismo pudo comprobar el retroceso del hielo, igual que había pasado en el banco de hielo de Ross, desde la época de los trabajos de exploración llevados a cabo en la primera mitad del siglo XIX por Dumont d’Urville, John Balleny y Wilkes.

La Côte Clarie, de Dumont d’Urville, y buena parte de la costa de Sabrina Land, de John Balleny, fueron avistadas más tarde y cuando el *Aurora* alcanzó los 160º de longitud E, punto en que debía encontrarse la Knox Land (ahora costa de Knox), los hielos obligaron al capitán Davis a mantener su buque a una distancia de cincuenta millas de la línea costera.

Más allá de la costa de Knox había 200 millas de mar despejado de hielos —el mar de Davis—, que bañaba una nueva tierra, la de la Reina Mary, más adelante reclamada por la Corona. De ella salía un inmenso banco de hielo, que se proyectaba hasta unas 180 millas, llegando a alcanzar una anchura de 150. En éste, el banco de hielo de Shackleton, Frank Wild y su grupo, integrado por siete hombres, establecieron su base invernal.

El *Aurora* zarpó hacia el norte el 21 de febrero de 1912. Davis prometió regresar en enero de 1913, para recoger a los expedicionarios. Wild y sus hombres se aplicaron a tres principales tareas. Una de ellas consistía en desplazarse hacia el sur, hasta la meseta continental —movimiento que completaron antes de que hubiese finalizado el invierno— y viajar por la parte oriental y occidental del banco de hielo de Shackleton, doscientas millas hacia el este, para alcanzar el campamento de

Drygalski, en Gaussberg, y una distancia semejante en dirección contraria, con objeto de llegar a la costa de Knox, de Wilkes.

Estos viajes, iniciados en octubre y noviembre de 1912, sobre un territorio saturado de tremendas hendiduras, donde las avalanchas producían atronadores ruidos y los glaciares crujían de un modo ensordecedor, terminaron en febrero de 1913, fecha en que el *Aurora* apareció de nuevo frente al banco de hielo de Shackleton.

La Tierra de la Reina Mary, al igual que Terre Adélie, resultó ser una región castigada por constantes vendavales, que en el transcurso del invierno derribaban los postes de las instalaciones de telegrafía sin hilos, y en una ocasión un temporal inmovilizó a un grupo, mandado por el doctor Jones, por espacio de diecisiete días. Pero los naturalistas de Wild hallaron allí muchas compensaciones. En uno de los rocosos islotes situados frente a la costa, observaron la presencia de unos siete mil quinientos pingüinos, que cubrían casi cinco acres de hielo. Con anterioridad, habían tenido ocasión de conocer un lugar ocupado por más de trescientos petreles.

El *Aurora* llegó con un mes de retraso, el 23 de febrero, y su capitán, John K. Davis, tenía que contar una historia no menos repleta de acontecimientos que la de Frank Wild y sus acompañantes. Aquél, proponiéndose relevar a Mawson antes que a Wild, había anclado frente al cabo Denison el 13 de enero. Uno tras otro, los grupos, integrados por Madigan y Stillwell, Bage y Bickerton, habían llegado. Pero del de Mawson no se halló el menor rastro. Davis esperó hasta después del 15 de enero. Mawson le había dicho que en caso de que por esta fecha él no hubiera aparecido debería hacerse cargo de la jefatura de la expedición.

Consecuentemente, se vio obligado a tomar una decisión. Su deber más inmediato, evidentemente, era el relevo del grupo de Wild en el banco de hielo de Shackleton, ya que aquél esperaba a Davis el 30 de enero. Así pues, encargó a Madigan la búsqueda de Mawson, partiendo para la Tierra de la Reina Mary.

En el camino, sin embargo, se enteró por un mensaje telegráfico del regreso de Mawson y de la muerte de Ninnis y Mertz. Madigan pidió a Davis que volviera a cabo Denison, cosa que el capitán intentó, a despecho de la densa neblina y de lo agitado del mar. Pero en tales condiciones no cabía pensar en un desembarco.

Davis regresó de nuevo, por tanto, hacia el banco de hielo de Shackleton para recoger a Wild y sus hombres. Pero la temporada se hallaba muy adelantada ya para arriesgarse a efectuar otro viaje a cabo Denison con objeto de embarcar a Mawson y el resto de la expedición, dirigiéndose entonces el *Aurora* a Australia. Aquí y en Inglaterra, entretanto, había sido organizada otra de socorro y en diciembre de 1913 Davis pudo recoger a Mawson y a sus hombres, que así pasaron su segundo invierno en el Antártico.

Conociendo a Mawson, no era de extrañar que pese a aquella accidentada campaña se negase a volverse hacia el norte en tanto no hubiese quedado registrada en los mapas la línea costera que iba del glaciar de Mertz a Gaussberg. Esta

exploración de un gran arco de la costa antártica era el último eslabón de la cadena que Mawson había forjado y gracias a él, uníanse los descubrimientos de Wilkes y Dumont d'Urville con los de Scott y Drygalski. En los extremos se hallaban las regiones recientemente descubiertas de la Tierra del Rey Jorge V y de la Reina Mary, las primeras zonas adquiridas por la Corona británica.

Shackleton había juzgado de interés, tras tales descubrimientos costeros, un viaje transcontinental, desde el mar de Weddell al de Ross, cruzando el Polo. No se trataba de ninguna idea nueva ya que en 1910 William Spiers Bruce, el descubridor de la Tierra de Coats en el mar de Weddell, había puesto en circulación un folleto impreso por el que solicitaba fondos para llevar a cabo aquel viaje, sin el menor resultado.

La idea del repetido viaje había sido considerada también por el explorador alemán Wilhelm Filchner que, como Bruce, se hallaba seducido por la posibilidad de que con su realización quedara solucionado un problema de apasionante interés para los exploradores y geógrafos del Antártico. Tratábase de saber si existía algún canal que dividiera la zona de tierras comprendida entre las entradas a los mares de Weddell y Ross.

Mas para Filchner también una expedición transcontinental, que exigía el concurso de dos buques y el establecimiento de dos bases, muy apartadas entre sí, era algo muy superior a sus recursos. No obstante, antes que abandonar el proyecto por completo, decidió desembarcar en la costa del mar de Weddell. Pensó que, de lograrlo, dispondría por lo menos de un punto de arranque para llevar a cabo un intento de cruzar el continente. Además, así llegaría a una costa totalmente inexplorada, puesto que Bruce no había hecho otra cosa que examinarla de pasada desde el mar.

El buque de Filchner, el *Deutschland*, un velero noruego equipado con motores auxiliares, abandonó el puerto de Hamburgo, rumbo a Buenos Aires, en mayo de 1911. Desde Buenos Aires, donde Filchner tuvo ocasión de hablar con Amundsen, a bordo del *Fram*, se encaminó a Georgia del Sur. En las cubiertas conducía el *Deutschland* caballos de Manchuria y perros de Groenlandia, así como bueyes, ovejas y cerdos, regalados por los simpatizantes argentinos.

El capitán de la nave era Richard Vahsel. Encontrábanse a bordo dos doctores y un cuadro de científicos integrado por cinco hombres, equipados para efectuar investigaciones especiales tanto en tierra como en el mar. El 14 de diciembre fueron avistados los hielos y el buque se adentró en los mismos por el este, tal como Bruce aconsejara.

La masa de hielos se tornaba más densa conforme avanzaban hacia el sur, pero el 24 de enero lograron situarse frente a la Tierra de Coats, de Bruce, dentro de un mar relativamente despejado. Al desplazarse en dirección al oeste vieron que se proyectaba hacia el norte la larga y monótona línea frontal de un banco de hielo cuyos límites nadie pudo ver.

Filchner se encontraba ahora mucho más allá de la región explorada por Bruce, en

una zona totalmente desconocida. Por consiguiente, bautizó el nuevo territorio, al que dio el nombre de «Tierra del príncipe regente Leopoldo» («costa de Leopoldo»), y llamó al banco Kaiser, que fue cambiado por el de «banco de hielo de Filchner», que aún conserva.

Cuando el *Deutschland* se deslizaba cautelosamente a lo largo de la costa apareció a la vista de los expedicionarios una bahía, que fue bautizada con el nombre del capitán del buque: «Bahía de Vahsel». Filchner escogió aquel desolado paraje para establecer su base invernal, «Stationseisberg». Desde ella se proponía efectuar una serie de exploraciones hacia el oeste y el sur, para llegar hasta la unión con la zona continental.

Al amanecer del día 18 de febrero, domingo, encontrándose la cabaña casi lista, oyóse un ruido semejante al tronar de cien cañones, dice Filchner. Una masa de hielo que quedaba al sur se había desplomado sobre el mar. Los hombres de Stationseisberg halláronse en inmediato peligro a causa del oleaje que se levantó, originando un caos indescriptible de flotantes bloques de hielo alrededor del iceberg, que comenzaron a arrastrar a éste lentamente hacia mar abierto.

Hombres y efectos, caballos y perros, fueron trasladados a toda prisa a bordo del *Deutschland,* que luego se trasladó a una región más despejada. Pero al volver, la bahía de Vahsel, tal como la vieran Filchner y sus hombres primeramente, había desaparecido.

El derrumbamiento de aquel frente de hielo, sin embargo, había dejado un lugar que reunía condiciones para llevar a cabo un desembarco. Desde aquí partieron en marzo los alemanes con sus trineos, en dirección al sur.

Este primer desembarco en la costa del mar de Weddell, en una época tan avanzada de la estación, no dejaba tiempo para realizar extensas exploraciones. El *Deutschland* quedó cercado por los hielos, viéndose obligado a navegar a la deriva por espacio de nueve meses, con hielos, por el norte y el oeste. Había que rendir homenaje a los constructores de la nave noruega, por haber sobrevivido a una prueba que tres años más tarde no resistiría otra embarcación, sometida a la destructora tenaza de los hielos.

Aquella prolongada navegación, sumergido el barco en la lúgubre oscuridad invernal, no registró incidentes de importancia. Los hombres gozaban de excelente salud; perros y caballos habían sido confortablemente alojados en establos levantados en el hielo. Filchner pudo, incluso, organizar varias expediciones con trineos, que rindieron valiosos servicios a la causa de la geografía antártica, demostrando la inexistencia de la «Nueva Groenlandia del Sur», tierra de la que hablara un imaginativo capitán de un buque dedicado a la caza de focas, en 1823, Benjamín Morrell.

El 26 de noviembre de 1912 el *Deutschland* llegó a aguas despejadas de obstáculos, avanzando por entre témpanos cada vez más escasos, en dirección a Georgia del Sur, tras un viaje de 600 millas. No hubo más baja que la del capitán del

barco, cuyo cadáver fue arrojado al mar en las proximidades del Círculo Antártico.

El punto elegido por Filchner para el desembarco, la bahía de Vahsel, ofrecía —como aquél adivinara ya—, una gran ventaja desde el punto de vista de la travesía transantártica. Se trataba de la parte del mar de Weddell más próxima al Polo geográfico. En realidad, los desembarcos alemanes allí habían proyectado sobre el plan una luz más favorable que las propuestas originales de Bruce en su tiempo. Las regiones costeras en que había de iniciarse la marcha o tendría lugar la llegada, eran ahora conocidas, especialmente la parte correspondiente al mar de Ross, merced a las expediciones de Scott y Shackleton. Ya sólo quedaba proceder a organizar el viaje, que comenzaría en la costa menos familiar, de acuerdo con el plan de Bruce.

En Alemania, Filchner laboraba para conseguir que se organizara una expedición austrohúngara. En Inglaterra, Shackleton, a instancias de Bruce, se ocupó de sus planes, utilizando la amenaza de la competencia extranjera, con excelentes resultados, a lo largo de su campaña, para hacerse con los efectivos necesarios. Ahora se le ofrecían al explorador mejores perspectivas en cuanto a los objetivos propuestos que tiempo atrás, cuando la atención del mundo se concentraba exclusivamente en los Polos.

Aparte de algunas críticas capciosas, los grandes azares que implicaba una expedición transcontinental fueron olvidados. Los peligros a que hiciera frente el *Deutschland*, entre los amenazadores hielos del Antártico, la carencia de medios para poder efectuar el reconocimiento de la desconocida extensión comprendida entre el mar de Weddell y el Polo, el estrecho margen de tiempo con que tendría que realizarse un viaje en trineo de más de dos mil millas y demás dificultades y azares, como las referentes al coste y a las inevitables complicaciones de tal expedición, quedaron sumergidos en una oleada de popular entusiasmo.

Filchner no obtuvo una respuesta favorable con el anuncio de la proyectada expedición austrohúngara. Los recursos de Alemania y sus aliados, en vísperas de la Primera Guerra Mundial, no permitían gastos como los inherentes al planteamiento de una expedición al Antártico.

En Inglaterra no era esto precisamente lo que ocurría. Para asombro y alivio de Shackleton surgió un inflexible y cauteloso escocés, *sir* James Caird, fabricante de gran fortuna, que concedió a aquél un donativo de 25 000 libras. Con este dinero, diez mil libras otorgadas por el Gobierno y otras generosas sumas entregadas por dos de las más fieles admiradoras de Shackleton, *miss* Elisabeth Dawson Lambton y Dame Stancomb Wills, unidas a las sustanciosas ayudas de la *Royal Geographical Society*, la expedición imperial transantártica quedó firmemente asegurada.

En su esencia, el plan de Shackleton se reducía a lo que Bruce propusiera, esto es, el desembarco de un grupo viajero en la costa del mar de Weddell, al que apoyaría otro situado en el mar de Ross. Este último establecería depósitos a través del banco de hielo, hasta llegar al glaciar Beardmore, los cuales utilizaría la partida que había de descender desde el Polo.

Existía, sin embargo, una variante. Shackleton no pensaba que los miembros del grupo que habían de efectuar la travesía realizaran trabajos científicos. Éstos correrían a cargo de las partidas de apoyo, una que se desplazaría hacia el oeste, en dirección a Graham Land, otra que viajaría en sentido contrario, camino de Enderby Land.

Los buques elegidos para la expedición transantártica fueron el *Polaris*, un buque noruego de reciente construcción, rebautizado con el nombre de *Endurance*, el lema favorito de Shackleton, y el *Aurora*, utilizado por *sir* Douglas Mawson anteriormente.

El *Endurance*, destinado al mar de Weddell, se hallaba equipado con un primitivo receptor de telegrafía sin hilos, careciendo en cambio de transmisor, pese a que este último aparato había sido utilizado con éxito en la expedición de Mawson. Tal equipo (que nunca llegó a funcionar) fue aceptado por Shackleton con desgana. La telegrafía sin hilos podía significar la intervención de los patrocinadores del viaje, que quizá se empeñaran en cursar inoportunas instrucciones o recordarle problemas normales del mundo civilizado, aquellos que constantemente le inquietaban cuando se encontraba en su país. Shackleton pensaba que por lo menos en el Antártico había paz y él era el dueño de sus destinos. Él no acogía con agrado unos instrumentos que, aunque valiosos desde el punto de vista de la seguridad, amenazaban turbar la tranquilidad que le aguardaba en las regiones polares.

Recién acabados de preparar los buques, el *Aurora* en Australia, el *Endurance* en Inglaterra, estalló la Primera Guerra Mundial. Shackleton actuó rápidamente. Sin consultar siquiera con los donantes particulares, *sir* James Caird y los demás, quienes habían hecho posible el proyecto, ofreció barcos, hombres, perros y equipo, como si se tratara de una sola unidad, al Gobierno.

Winston Churchill, entonces en el Almirantazgo, le dio las gracias por su oferta. A continuación le pasó instrucciones para que prosiguiera con sus planes en el Antártico, por lo que el 8 de agosto de 1914, un sábado, cuatro días después de que Inglaterra declarara la guerra a Alemania, el *Endurance* zarpó del puerto de Plymouth, rumbo al mar de Weddell. Ofrecer la expedición completa al Gobierno era todo lo que Shackleton podía hacer en aquellas circunstancias. No obstante, la partida de los hombres del *Endurance* en tan críticos momentos de la historia británica suscitó algunos comentarios nada favorables a aquéllos, cosa que se repitió dos años más tarde, cuando se solicitó urgentemente la constitución de una expedición de socorro.

En Georgia del Sur, Shackleton supo por los balleneros que aquél era un año excepcionalmente malo, por lo que a la formación de hielos se refería, en el mar de Weddell. No obstante, decidió probar fortuna intentando alcanzar la bahía de Vahsel, si bien aplazando la travesía hasta la llegada del verano antártico, de octubre a marzo (1915-1916).

De acuerdo con los consejos de Bruce, Filchner y los balleneros de Georgia del Sur, Shackleton penetró en el mar de Weddell por un punto situado al este (meridiano

15, longitud oeste), y el día de Año Nuevo de 1915 el *Endurance* había cubierto quinientas millas navegando por entre los hielos, adentrándose en las azules aguas que bañaban la costa de Coats, llana, carente de rasgos peculiares.

A mediados de enero de 1915 el punto alcanzado por Bruce hacia el sur había sido rebasado. Luego se presentó ante los expedicionarios una nueva línea costera no menos llana ni monótona, con un frente de hielo que se elevaba a doce metros sobre el nivel del mar. Dicha costa, al parecer, unía la de Coats con la Tierra de Leopoldo, de Filchner, y Shackleton la bautizó con el nombre de su principal protector, *sir* James Caird. De ella salía la gigantesca lengua de un glaciar que luego, progresivamente, había de ir desapareciendo, la cual fue llamada por Shackleton Dame Stancomb Wills.

Shackleton no abrigaba la menor intención de desembarcar al norte de la bahía de Vahsel, en la costa de Leopoldo. De esta manera se evitaba añadir doscientas millas al viaje hacia el Polo. Sin embargo, a modo de precaución, estuvo observando los posibles puntos de desembarco, hallando uno situado en una resguardada bahía, no azotada por los vientos del sudeste por un glaciar que se elevaba a ciento veinte metros. En el «glaciar de la bahía», como Shackleton denominó al lugar, podía haber desembarcado. Hubiera aprovechado esta oportunidad si (disponiendo de aviación) le hubiese sido posible verlo que tenía delante. Pero rechazó la idea… «Más tarde —escribió Shackleton—, tuve motivos para arrepentirme de mi decisión».

Desde este punto en la costa de Caird, Vahsel se encontraba a un centenar de millas de distancia. Pero el *Endurance* había cubierto más de la mitad de aquéllas cuando quedó cercado por los hielos, el 19 de enero de 1915. A continuación comenzó el prolongado, y en definitiva desastroso, viaje a la deriva, de más duración que el del *Deutschland*.

El *Endurance* siguió un rumbo sudoeste, dirigiéndose luego al noroeste, colocándose más tarde a cuarenta millas del banco de hielo de Filchner, para alejarse inmediatamente hacia el noroeste de nuevo, y esto por espacio de nueve meses, con el casco apresado por los hielos, bajo la presión de los cuales crujía incesantemente, encaminándose así la nave hacia su destrucción, el momento más trágico de la aventura de Shackleton y sus hombres.

«Por fin —escribió el explorador—, los inquietos hielos, que habían estado actuando continuamente sobre el *Endurance*, se proclamaron vencedores en la inacabable lucha. Uno sentíase trastornado al observar cómo la cubierta se quebraba bajo nuestros pies, en tanto que las grandes vigas se partían con chasqueos que recordaban un nutrido fuego artillero… Antes de abandonar el buque me asomé por una claraboya a la sala de máquinas, viendo cómo éstas se desplazaban desordenadamente a un lado. No acierto a describir el desolador espectáculo, imagen viva de la destrucción, de que fui testigo. Los témpanos, con una fuerza de millones de toneladas, estaban aniquilando, simplemente, el barco».

Shackleton había meditado bien sus planes y entonces comenzó el desembarco de

hombres, perros y equipo, sin una sola interrupción. Pero ¿adónde encaminarse? ¿Hacia la cabaña de Nordenskjöld, situada a trescientas doce millas en dirección norte? ¿Hacia la isla Robertson, la tierra más próxima por el oeste? Pero, en realidad, ¿podrían moverse, teniendo en cuenta que el hielo estaba demasiado blando y agrietado para los trineos? Por otro lado, la parte de aguas despejadas era excesivamente reducida para permitirles lanzar a las mismas los botes…

Desde Ocean Camp, en las inmediaciones del punto en que los hielos se habían cerrado sobre los destrozados mástiles del *Endurance*, se trasladaron todos al Patience Camp. Partiendo de aquí probaron a alcanzar la tierra más próxima situada hacia el oeste. Pero en siete días, habiéndose visto obligados a recurrir a los perros y trineos para arrastrar dos de los pesados botes del *Endurance*, no consiguieron avanzar más de siete millas. A tal ritmo de marcha calcularon que necesitarían trescientos días para alcanzar la meta propuesta. Lo mejor que podían hacer, en consecuencia, era esperar a que los hielos comenzaran a fundirse, lanzando entonces los botes al agua.

Entretanto, no cabía otro recurso que el de dedicarse a comer y dormir. Sus comidas eran principalmente a base de carne de foca y pingüino. En una memorable ocasión lograron capturar un pez… hallado, sin digerir, en el estómago de una foca. El tiempo, en el mar de Weddell, era asombroso por su diversidad. En la primera mitad de enero había reinado la calma, gozando los expedicionarios de una temperatura cálida. Luego soplaron unos violentos vendavales. El de marzo de 1916 fue un mes de cambios constantes. Había días en que reinaba un intenso frío, seguido por horas de deslumbrante sol o de lluvia, el más extraordinario de los espectáculos en el Antártico. En marzo viéronse arrastrados hacia el norte, más allá de la extremidad septentrional de la península de Graham Land. Las islas de Clarence y del Elefante, del grupo de las Shetland del Sur, se hallaban solamente a cien millas de distancia.

Shackleton y sus hombres avistaron la isla Clarence en los primeros días del mes de abril de 1916. Pese a que divisaban ya la tierra y un movimiento apenas perceptible de los hielos les indicaba que el mar abierto quedaba cerca, aquellas jornadas fueron las más peligrosas de todas las que habían vivido, a causa de que por efecto del viento y el oleaje los témpanos se iban desintegrando lentamente.

No se decidían a arrojar los botes al agua debido a que el oleaje había comenzado a agitar violentamente los témpanos. Más allá de la isla Clarence, sin embargo, con el borde de la masa de hielos a la vista, no se atrevieron a aguardar más tiempo y en el instante en que las embarcaciones fueron botadas se precipitó sobre ellas «una avalancha de aguas cubiertas de espuma y saturadas de amenazadores témpanos», como en una furiosa marejada.

El objetivo de Shackleton era la isla del Elefante. Día tras día los expedicionarios bogaron denodadamente por entre un laberinto de témpanos que no cesaban de chocar entre sí. Veían además a las ballenas pulular por los alrededores, produciendo

un silbido semejante al del vapor al escapar de una caldera. Corrían el peligro de que en cualquier momento uno de aquellos animales confundiera el blanco fondo de las embarcaciones con el de los témpanos vecinos, haciéndolas naufragar.

Por la noche acampaban en los témpanos. Pero no era fácil descansar. En el instante menos pensado el hielo podía abrirse bajo sus tiendas. En cierta ocasión Shackleton, prevenido por un sexto sentido, el del peligro, llegó a tiempo de salvar a un hombre que introducido en su saco de dormir había quedado incrustado en una grieta. Poco después se unían violentamente las dos mitades del bloque de hielo.

Al poco tiempo de su llegada a la isla del Elefante, Shackleton, tras considerar el estado de salud de sus hombres y la escasez de víveres, estimó necesario llevar a cabo un intento para alcanzar Georgia del Sur, antes de que se helara el mar que les rodeaba.

Dejando a los hombres de la isla al cuidado del eficiente Frank Wild, inició un viaje de 800 millas por el océano en una de las embarcaciones de su buque, la que llevaba el nombre de *James Caird*.

La historia de dicho viaje, comparable solamente con aquel maravilloso que realizaran los hombres de Barents en el Ártico en el siglo XVI, constituye una épica aventura marítima, referida en el libro titulado *South*, del propio Shackleton, la cual resiste cualquier comparación con las obras imaginativas dedicadas a tal tipo de narraciones.

El *James Caird* contaba con una cubierta confeccionada con lonas. A menudo el bote se llenaba casi por completo de agua, crujiendo bajo el martilleo de las gigantescas olas. Pero la embarcación se hallaba reforzada por el espíritu invencible de un hombre que conocía a fondo los secretos del arte de navegar, a quien no amedrentaban los innumerables peligros del mar. Shackleton logró efectuar un desembarco feliz al término de su viaje y cruzando (por vez primera en la historia) las montañas de Georgia del Sur llegó con sus hombres a una estación ballenera, coronando con éxito rotundo su inusitada hazaña.

El año 1916, el de la matanza de Verdún y del Somme, no era precisamente el más indicado para solicitar del pueblo británico que volviera sus ojos al Antártico. Por tal razón, las urgentes peticiones de Shackleton, demandando el planeamiento de una expedición de socorro, cayeron mal en determinados centros. Finalmente, sin embargo, no una sino cuatro expediciones de ese tipo fueron organizadas, dos británicas, una uruguaya y otra chilena, las cuales, por turno, entre mayo y agosto de 1916, intentaron rescatar a los hombres que se encontraban en la isla del Elefante. El 30 de agosto de 1916, la cuarta y última de dichas expediciones, la del buque chileno *Yelcho*, consiguió llevar a cabo el propósito inicial, llevando a bordo a Shackleton, por supuesto, quien había participado en los anteriores y frustrados intentos.

El viaje de 800 millas, el desesperado ascenso por las montañas y los cuatro desplazamientos sucesivos no fueron el final de los incesantes esfuerzos de

Shackleton por rescatar a los hombres de la expedición imperial transantártica.

Al otro lado del continente, el grupo del mar de Ross había pasado por situaciones también muy apuradas. Al menos habían realizado la tarea que les fuera asignada, esto es, el establecimiento de depósitos al sur del glaciar Beardmore. Pero en mayo de 1915, cuando el *Endurance* avanzaba hacia el desastre en el mar de Weddell, durante un vendaval, las amarras del viejo *Aurora* se partieron, dejando esparcidos a los diez hombres que habían invernado en cabo Evans, en la isla de Ross.

Durante nueve meses, el *Aurora*, mandado por su primer oficial, el teniente J. R. Stenhouse, navegó a la deriva, entre los hielos del mar de Ross, viéndose machacado por éstos materialmente, perdiendo además el timón. Disponía por otro lado de poca cantidad de carbón. Mas por último logró establecer contacto inalámbrico con Nueva Zelanda. Shackleton llegó allí en diciembre de 1916. A las tres semanas, el *Aurora*, atendido por los gobiernos británico, australiano y neozelandés, fue reabastecido, zarpando a las órdenes de su antiguo comandante, John K. Davis, llevando de nuevo a Shackleton a bordo, con el fin de rescatar a los supervivientes del mar de Ross.

La expedición imperial transantártica de Shackleton fue un fracaso. Pero este fracaso estuvo informado por un despliegue de valor y resistencia, revelando las extraordinarias condiciones de aquel explorador, superior a cualquiera de los forjadores de la historia polar. Desde el punto de vista geográfico poco fue lo que se añadió a los descubrimientos de Bruce y Filchner, aparte del breve tramo meridional de la costa de Caird. Pero aún así, examinando la expedición con cierta perspectiva histórica, es preciso reconocer que se hizo una contribución decisiva, la cual había de influir notablemente en el futuro del Antártico.

A lo largo de los diez meses de navegación a la deriva del *Endurance* y durante la prolongada permanencia en los hielos, un joven escocés educado en Cambridge, J. M. Wordie (después *sir* James Wordie), geólogo, jefe del equipo científico de Shackleton, llevó a cabo cuidadosas y continuas observaciones sobre el movimiento y la naturaleza del mar de hielo.

Cuarenta años más tarde, cuando los buques de la expedición británica del Año Internacional Geofísico, como también los que a las órdenes de *sir* Vivian Fuchs realizaron la travesía transantártica y se adentraron en el mar de Weddell, el rumbo que tomaron, aquel que les permitió navegar sin novedad entre los hielos, en dirección a las azules aguas costeras, se inspiró en los datos recogidos por Wordie durante su accidentada aventura en el *Endurance*.

El año 1916 constituye un hito memorable en la historia del Antártico, no sólo porque dentro del mismo se organizaron las expediciones de socorro de Shackleton, sino también porque fue el de la muerte de *sir* Clements Markham, a quien se debía el renacimiento de la exploración en el Antártico a principios del siglo pasado.

Markham murió a los ochenta y seis años de edad. Nacido en 1830, había vivido lo suficiente para poder evocar los grandes días de la navegación a vela, cuando los

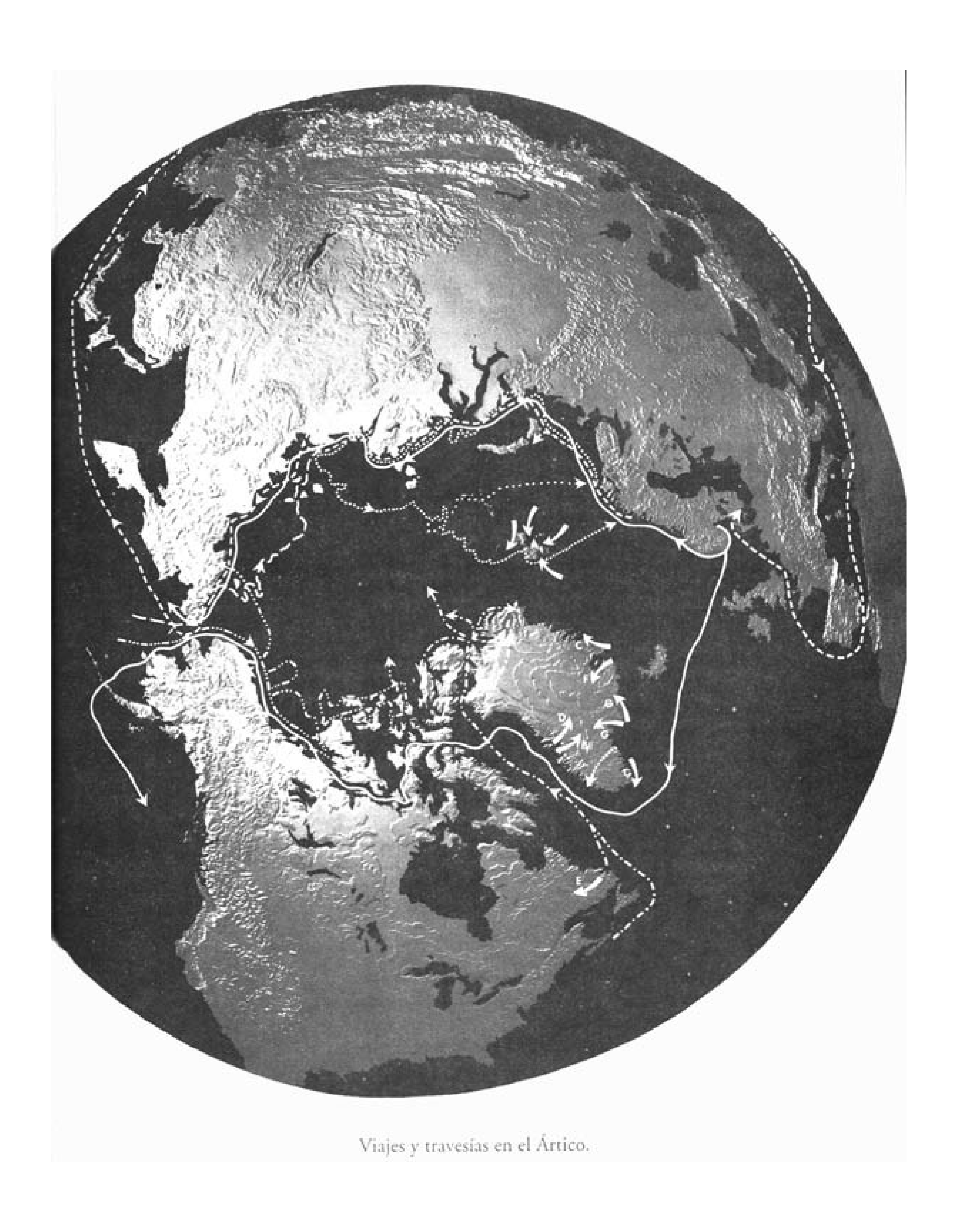
buques de la Armada británica avanzaban por los mares árticos en todas direcciones. Con su desaparición se quebró el lazo que unía a la gente de sus últimos tiempos con los incidentes de la Investigación Franklin y tantos otros dramas que tuvieron por escenario las regiones polares.

En los últimos años de su vida había andado un tanto descentrado, Molesto, no dejaba de percibir la aparición de nuevas tendencias, de un nuevo lenguaje, cada vez más influyente, el de la ciencia, que a él, instintivamente, le desagradaba. A causa de ello, quizá, se había aferrado con más obstinación que nunca a sus reaccionarios métodos.

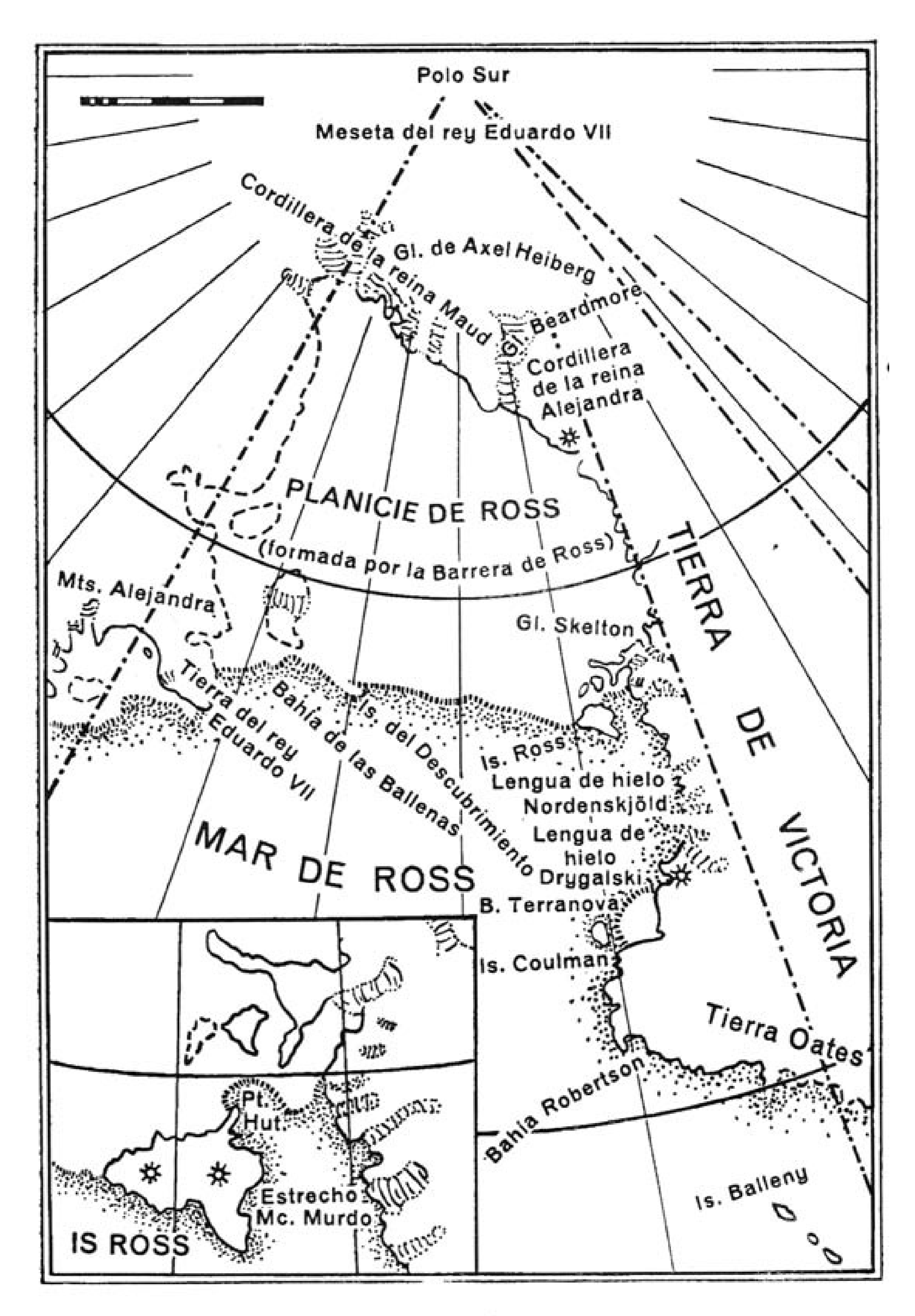
Así fue incluso en el momento de su muerte, ocurrida a consecuencia de unas quemaduras sufridas cuando se encontraba en su casa de Eccleston Square. De guardiamarina se había acostumbrado a leer tendido en su litera, con el libro en una mano y una vela en la otra. Hallábase leyendo en su cama cuando se le cayó la vela, prendiéndosele fuego al lecho. Encima de éste colgaba una lámpara eléctrica… apagada.



El almirante Robert S. Peary en la cubierta del *Roosevelt*



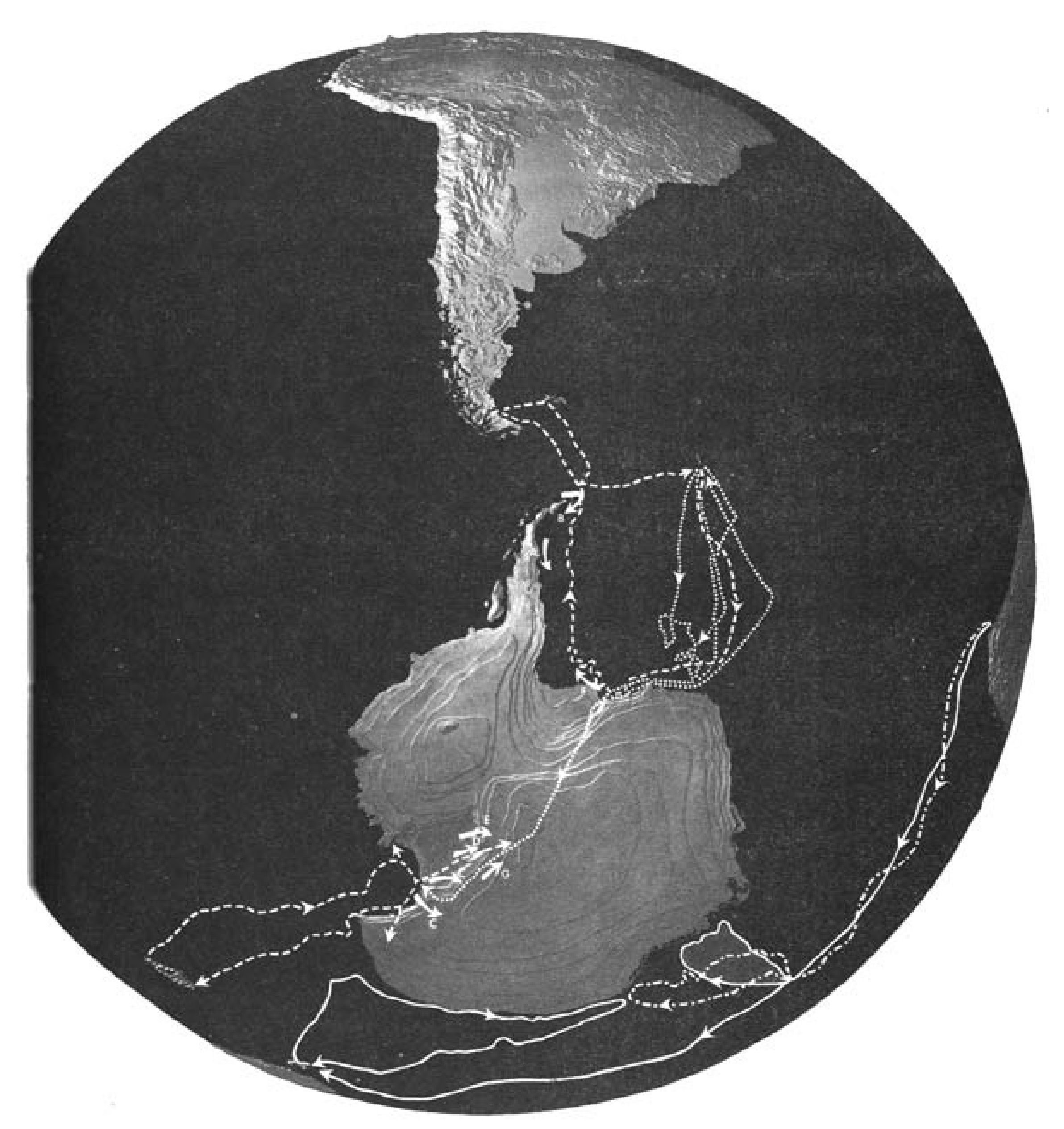
Viajes y travesías en el Ártico.



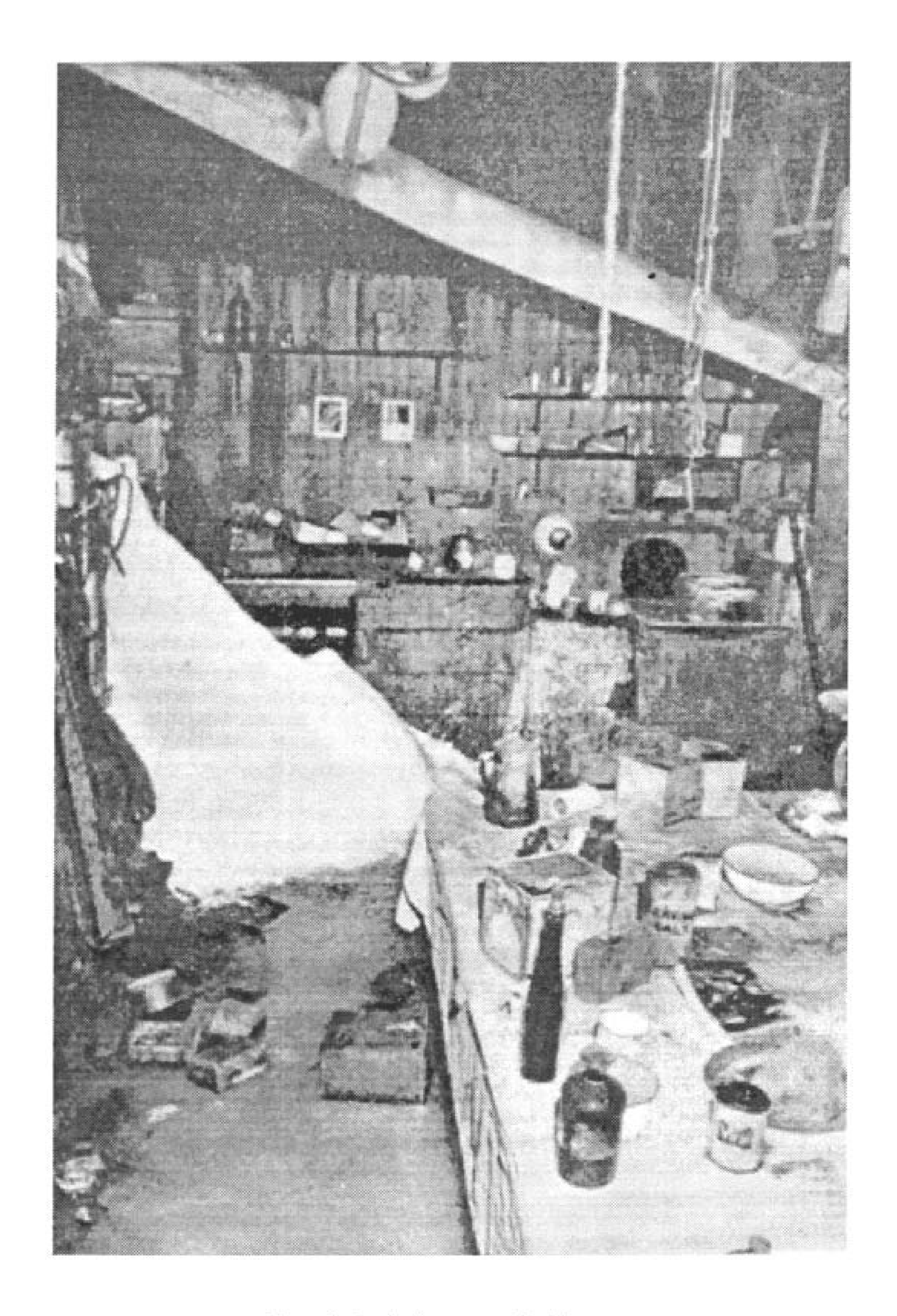
La zona de Ross



Retrato de Sir Ernest H. Shackleton, organizador de la última exploración polar realizada sin auxilio de medios mecánicos. (Londres, National Portrait Gallery)



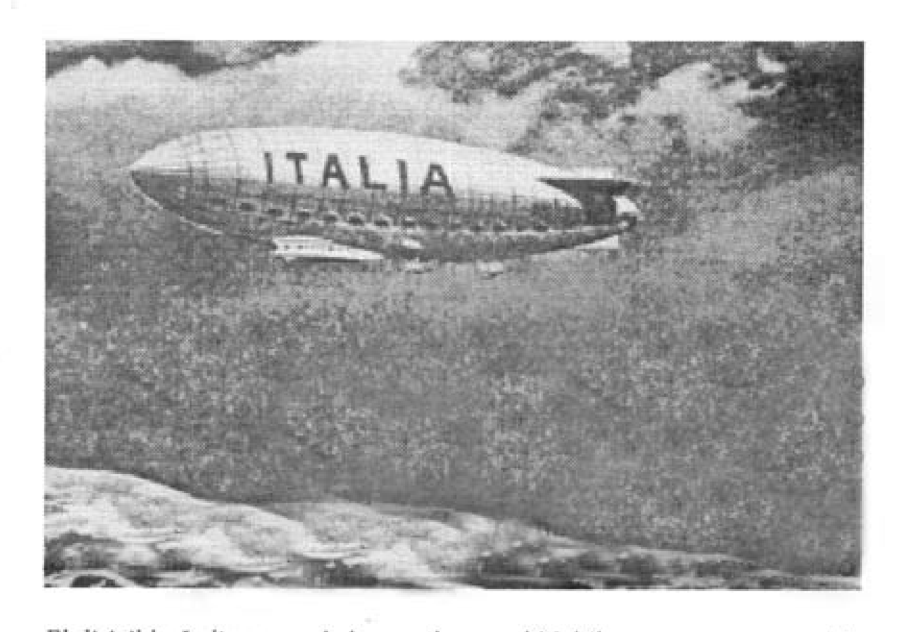
Mapa de viajes y travesías en el Antártico.



La cabaña de Scott en cabo Evans



R. Amudsen junto a la bandera noruega, plantada en el Polo Sur, alcanzado en diciembre de 1911. En 1928 Amudsen desapareció en el Ártico en su intento de socorrer a los náufragos del dirigible Italia



El dirigible *Italia* comandado por el coronel Nobile, que en su tercer viaje al Polo Norte fue destruido por una tempestad.



Almirante norteamericano Richard E. Byrd, fundó en 1929 la «Pequeña América», primera estación permanente de E.E. U.U. en la Antártida.

QUINTA PARTE

LA ÉPOCA CIENTÍFICA

XXIII

ENTRE LAS DOS GUERRAS MUNDIALES

Los acontecimientos polares de los cuarenta años que separan la expedición transantártica de Shackleton de la gran manifestación científica que tuvo lugar durante el Año Internacional Geofísico de 1957-1958, se encuentran aún demasiado cerca de nosotros para que puedan ser examinados con cierta perspectiva histórica.

Sin embargo, a poco que se mire se observa enseguida que con el fin de la guerra se abre una nueva era, caracterizada por determinadas orientaciones e influencias. En realidad, la línea divisoria, la ruptura con el pasado, quedó simbolizada por un desastroso suceso. Fue éste la muerte en el Antártico de Ernest Shackleton, a bordo de su buque, el *Quest*, ocurrida el 5 de enero de 1922, frente a la isla de Georgia del Sur, en el curso de un viaje proyectado con la finalidad de descubrir nuevas zonas costeras en la región de Enderby Land. Con su desaparición el mundo quedó privado de la más grande individualidad de la historia polar, de un hombre cuyo espíritu, valiente y generoso, alegre y aventurero, había iluminado una gran era de la exploración en el Antártico.

En el aspecto técnico, el acontecimiento más interesante tras la guerra, mucho más importante que la introducción de los buques movidos por la fuerza del vapor, fue la entrada de la época aérea en las regiones polares. Y no solamente en el aspecto de la utilización de los nuevos medios, con vistas al reconocimiento, transportes, abastecimientos y comunicaciones, sino también por proporcionar (en el Ártico), móviles para la investigación —especialmente de carácter meteorológico—, que beneficiarían directamente a la aviación polar.

Hubo, asimismo, importantes novedades dentro del campo político, que condujeron, en los años comprendidos entre las dos grandes guerras mundiales, a la partición, entre las potencias interesadas, de casi todas las regiones descubiertas. Los gobiernos que alegaban supuestas soberanías sobre los territorios polares se convirtieron en entusiastas patrocinadores de la exploración en ellos, procurando consolidar sus derechos mediante el establecimiento de bases terrestres o fomentando planes relativos a la investigación.

Proyectos sobre ocupación de zonas, estudios relativos a la administración, planes de diversa naturaleza, tendentes a la explotación de los recursos naturales, trabajos de cartografía: he ahí varias muestras de la actividad estatal. Los nuevos incentivos, al igual que los antiguos (la rivalidad por alcanzar los polos, por ejemplo), supusieron una valiosa ayuda —aunque no particularmente atractiva—, para los exploradores y científicos interesados, porque, pese a que en algunos casos se tratara de algo incidental, contribuyeron al progreso en el conocimiento de las referidas regiones.

Paralelo a este progreso técnico y político hubo otro de tipo científico, provocado

por la demanda de una mayor coordinación e intercambio de informes sobre la exploración polar, los descubrimientos geográficos y los métodos en vigor en aquel especial medio.

En el ámbito nacional esto condujo al establecimiento de centros o institutos tales como el *Scott Polar Research Institute*, fundado en 1920, salido de la fundación que llevaba el nombre del gran explorador, y también organizaciones gubernamentales, como la «Administración Central de la Ruta del Mar del Norte», creada por el Gobierno soviético en 1932.

En el aspecto internacional, esta misma necesidad de una mayor coordinación de los esfuerzos, la urgencia de planear expediciones especializadas, dio lugar al Segundo Año Internacional Polar, de 1932-1933.

El Primer Año Internacional Polar (1882-1883), muy a menudo recordado únicamente por el desastre de la expedición de Greeley, intensificó sustancialmente el conocimiento del geomagnetismo y la meteorología. Con el Segundo Año Internacional, que al igual que el anterior se centraría en el Ártico, se lograron nuevos progresos en dichas ramas de la Geofísica, iniciándose además los estudios sobre la ionosfera, la región ionizada de la alta atmósfera, causante de la propagación de las ondas de radio.

En tal género de investigaciones las regiones polares resultaban particularmente importantes por el dilatado período alternativo de la luz del día y la oscuridad. Su interés se acrecentó al progresar rápidamente las comunicaciones por radio tras la Primera Guerra Mundial.

Pero durante el Segundo Año Internacional Polar los avances más importantes se consiguieron dentro del campo de la Meteorología, de un interés vital para el progreso de la aviación polar, tanto en tiempos de guerra como en la paz. En el transcurso de aquél, se establecieron noventa y cuatro estaciones meteorológicas en el Ártico (contra las trece del Primer Año), y por vez primera se dispuso de información de confianza relativa al tiempo en dicha región, averiguándose la relación existente entre el movimiento de los hielos y la orientación de los vientos.

La suposición de que la aviación comercial, de ser posible desplazarse por el Ártico sin novedad, por las rutas del Gran Círculo, podía abreviar enormemente el tiempo necesario para volar desde los grandes centros de población orientales a los occidentales y viceversa, condujo a muchas expediciones exploradoras a estudiar la meteorología de la capa de hielo de Groenlandia, no sólo porque ésta quedaba en el camino de las futuras rutas aéreas sino también porque, como sucedía con la del continente Antártico, ejercía una gran influencia en las variaciones atmosféricas.

Los estudios sobre el tiempo y el hielo en el Ártico interesaban enormemente a la navegación marítima, asimismo, de modo especial al Gobierno soviético. En efecto, la costa septentrional de Rusia es muy vulnerable por causa del movimiento circular y otros derivados de los hielos del océano Ártico. Así pues, el comienzo de un organizado esfuerzo por parte de Rusia para fomentar la investigación en el Ártico

representó un hito de singular importancia entre las dos guerras mundiales.

El impacto del progreso aéreo no afectó grandemente a los métodos adoptados para viajar por los polos hasta después de la Segunda Guerra Mundial. Aquéllos continuaban siendo los adoptados por los exploradores americanos y escandinavos, basándose, por lo tanto, firmemente en el empleo de perros y trineos. Hasta los ingleses, opuestos a la utilización de dichos animales, habían acabado por adoptarlos, perfeccionando unas técnicas que habían permitido a americanos y noruegos la conquista de los polos.

Una de las expediciones que tuvo lugar tras la Primera Guerra Mundial, dirigida hacia el Ártico, fue la mandada por Knud Rasmussen, el explorador danés, montada sobre el modelo de las precedentes al conflicto bélico. Aquél cruzó por vez primera, con un equipo de trineos y perros, el paso del Noroeste. Acompañado únicamente por una pareja de esquimales, Rasmussen salió en marzo de 1923 de la bahía de Repulse, en las aguas septentrionales de la bahía de Hudson, cerca de la isla Southampton, y viajando por el istmo de Rae, la península de Boothia, la Tierra del Rey Guillermo y la costa canadiense del Ártico, alcanzó en agosto de 1924 las costas orientales del estrecho de Bering.

Su desplazamiento constituyó una meritoria hazaña por diversos conceptos y mediante él Rasmussen relacionó muchos de los descubrimientos trabajosamente logrados por los laceros y comerciantes canadienses de un lado y los oficiales de la Armada británica, de otro, durante el siglo XIX.

Quedaban, sin embargo, pocas ocasiones en el Ártico, dentro del segundo cuarto de la vigésima centuria, para justificar viajes de tal magnitud. Podía pensarse en una empresa montada a gran escala en el interior de la gran capa de hielo que cubría Groenlandia. Por tal razón y la influencia de la misma en la marcha del tiempo, dicha región atrajo en el año 1930 y siguientes una serie de expediciones alemanas, inglesas y americanas, las más importantes de las que se montaron entre las dos grandes guerras. En cada caso, de acuerdo con lo que los exploradores daneses aconsejaran, una estación central de observación del tiempo en la capa citada, encargada de efectuar continuos estudios, había de constituir el núcleo primordial del programa científico.

Entre 1926 y 1931 tres fueron las expediciones que establecieron estaciones de este tipo: la de la Universidad de Michigan, dirigida por el enérgico polemista en historia del Antártico, profesor William H. Hobbs; la alemana, mandada por el profesor Alfred Wegener, de cincuenta y un años de edad, quien había estado con Mylius-Erichsen en Groenlandia, y la británica, conducida por un joven y voluble viajero del Ártico, educado en Cambridge, H. G. (Gino) Watkins.

De las tres, la alemana de Wegener fue la más productiva desde el punto de vista científico. Éste se había provisto de trineos movidos a motor y de nuevos instrumentos para medir el espesor de la capa de hielo, utilizando la técnica del eco. Se levantó una estación central en el paralelo 71, a unas 250 millas de la costa

occidental. Pero en noviembre de 1930 se registró una tragedia. En el transcurso de un viaje, un peligroso y necesario viaje a la mencionada costa, Wegener y uno de sus compañeros, Willemsen, murieron a consecuencia del agotamiento y el frío reinante.

La expedición británica que dirigió Gino Watkins fue la más ambiciosa de las que en dirección al Ártico partieran desde puertos ingleses desde los días de Scott y Shackleton. La motivó un plan de investigación meteorológica y reconocimiento, pensándose en las fechas en que la aviación comercial volaría sobre Groenlandia, como por un paso del noroeste aéreo. En este aspecto, la ruta más prometedora desde Inglaterra al Canadá y la costa del Pacífico se deslizaría sobre la región más desconocida de Groenlandia. No se había efectuado ninguna exploración, además, de la parte de costa situada al norte de Angmagssalik, en un trecho de doscientas millas. Los objetivos de los expedicionarios, por consiguiente, eran llevar a cabo un detenido reconocimiento de aquélla, explorar el interior, fijándose especialmente en las principales elevaciones, y efectuar observaciones relativas al tiempo desde una estación central, tal como habían procedido alemanes y americanos.

Los miembros de la referida expedición eran en su mayor parte jóvenes de Cambridge, que desde la guerra se había convertido en el más destacado centro, dentro de Inglaterra, en lo tocante a los asuntos polares, constituyendo una especie de semillero de exploradores para el futuro. Esto no había sucedido por casualidad. Efectivamente, encontrábanse en Cambridge, viviendo, allí, no menos de tres veteranos, hombres que habían acompañado a Scott y a Shackleton en sus empresas, quienes conocieran directamente las tragedias, sinsabores y alegrías de las exploraciones británicas en la época heroica de anteguerra. Todos ellos ocupaban una posición ideal para poder estimular, aconsejar e instruir a las jóvenes generaciones.

Cabe atribuir principalmente a Raymond Priestley y a Frank Debenham la fundación en Cambridge del *Scott Polar Institute*. Otro de estos hombres, J. M. Wordie, jefe del equipo científico de Shackleton en la expedición transantártica (estaba destinado a representar un papel principalísimo en el fomento de las exploraciones polares en Inglaterra, tras la Segunda Guerra Mundial), organizó y dirigió cierto número de expediciones de verano, integradas por jóvenes de Cambridge y otras procedencias, en los años 1930 y siguientes. Éstas tuvieron como meta Groenlandia, la isla de Baffin y la de Ellesmere.

Cuando Inglaterra, después de la Segunda Guerra Mundial, volvió a intervenir en las exploraciones polares vióse prácticamente la utilidad de aquellos entrenamientos. Tras el largo aislamiento y las restricciones impuestas por la lucha armada, se produce siempre un ansia general de viajes y aventuras. De los jóvenes que surgieron después de la Primera Guerra Mundial ninguno pareció encarnar con más vigor el espíritu aventurero que Gino Watkins, de veintitrés años de edad, en quien sus mayores vieron una promesa.

La expedición británica de la ruta aérea por el Ártico se puso en marcha en julio de 1930, utilizando el antiguo buque de Shackleton, el Quest. Watkins se había

convertido en apasionado partidario de los métodos empleados por los esquimales para sus desplazamientos, en los cuales radicaba el secreto de los triunfos de americanos y escandinavos. En consecuencia, perros y trineos serían los principales medios de transporte, en unión de las canoas de pieles de los indígenas (kayaks), que Watkins había aprendido a manejar con extraordinaria destreza.

El *Quest* transportaba también dos botes a motor, así como un par de aeronaves De Haviland, que habían de ser empleadas en las tareas de reconocimiento y para obtener fotos desde el aire, a fin de ayudar a los exploradores terrestres. Esto era un signo de los tiempos. Pero existían precedentes. Seis años antes un grupo de jóvenes mandados por George Binney (después *sir* George Binney), de Oxford, fueron pioneros en este aspecto y llevaron a cabo una serie de vuelos en hidroavión sobre Spitsbergen y Nordaustland con éxito.

La más importante contribución de los expedicionarios fue, probablemente, su detenida inspección de la costa oriental. Se efectuaron dos largos desplazamientos en trineo hacia el oeste, a través de la capa de hielo. En uno de ellos fueron transportados «kayaks» para su uso en los fiordos y corrientes de agua. Pero el más azaroso de los viajes resultó ser uno realizado en embarcaciones abiertas (transportando también «kayaks») por Watkins, Augustine Courtauld y el capitán Lemon a lo largo de la costa oriental, infestada de hielos, desde Angmagssalik hasta Prins Christians Sund, en total una distancia de setecientas millas.

Uno de los episodios recordó los de la época de Scott y Shackleton, célebres porque ponían de relieve la capacidad de resistencia de los exploradores polares. El plan de Watkins, basado en unas predicciones meteorológicas absurdamente optimistas, había sido relevar a la dotación de la estación central, en la capa de hielos, cada mes. Pero las ventiscas, anunciadas como infrecuentes por los expertos, se presentaron semanalmente durante octubre, con velocidades de cien millas por hora.

En tales condiciones era imposible llevar a cabo continuos viajes hacia el interior y Courtauld se ofreció para permanecer en la estación solo, efectuando sus observaciones periódicas a lo largo de todo el invierno. El 6 de diciembre inició su solitaria guardia. El 5 de mayo del año siguiente era relevado. Castigado por la nieve hacia el final de su dilatada estancia, con su cabaña medio sumergida bajo aquélla, azotada continuamente por las más furiosas ventiscas, sin combustible para alumbrarse o calentarse, por espacio de varias semanas, Courtauld sobrevivió a todas las dificultades, reuniéndose de nuevo con sus compañeros con buena salud y tras una experiencia física y psicológica única en la historia polar.

Hallándose en Groenlandia, Watkins habló mucho de un gran proyecto que tenía entre manos: una expedición transantártica a base de trineos, desde el mar de Weddell hasta la bahía de las Ballenas. Sin embargo, no logró reunir los fondos necesarios para tal empresa. Poco después moría ahogado mientras cazaba, tal como los esquimales practicaban este deporte, en uno de los «kayaks» que había aprendido a manejar con tanta habilidad.

Aliado de los estudios meteorológicos, propósito primordial de todas esas expediciones groenlandesas, fue el del hielo, su espesor, su composición, sus movimientos en relación con los factores climáticos, el más importante.

Éste era de gran interés para la Administración de la ruta del mar del Norte y en mayo de 1937 varios científicos soviéticos, dirigidos por Ivan Papanin, que al utilizar como base un témpano flotante que se movía a merced de las corrientes del Ártico recordaba la aventura precursora de Stefansson, navegando a la deriva por el mar de Beaufort, y representaba a su vez el precedente de las estaciones instaladas en los hielos por Rusia y América después de la Segunda Guerra Mundial, apoyadas desde el aire.

En mayo de 1937, Papanin y sus hombres fueron transportados por un avión hasta un témpano flotante situado cerca del Polo. Encima de éste, Papanin y sus tres compañeros comenzaron a navegar a la deriva, en un viaje que había de durar nueve meses. Deslizáronse hacia el sur con las corrientes frías de la costa nordeste de Groenlandia. Más de una vez, por ejemplo, cuando el témpano en que se hallaban entraba en colisión con otro, dividiéndose, corrieron un gran peligro. Pero su base, que disminuía progresivamente de tamaño, duró el tiempo necesario para que pudieran alcanzar los 70º 54′ S, a media distancia entre Scoresby Sund, en la costa de Groenlandia, y la isla Jan Mayen. Allí fueron recogidos por los rompehielos soviéticos el 19 de febrero de 1938. Los sondeos en las proximidades del Polo revelaron una profundidad oceánica de 4200 metros. Gracias a las observaciones de Papanin y sus hombres, los pilotos rusos pudieron más adelante cruzar en vuelos sin escala el Polo, en dirección a la costa americana del Pacífico.

Los cinco meses de aislamiento voluntario de Courtauld y la atrevida aventura de los rusos atrajeron la atención del público hacia las exploraciones polares. Pero fue en el aire, más bien que en la tierra o el mar, donde se llevaron a cabo las más osadas y costosas empresas árticas, aunque es preciso decir que éstas contribuyeron antes al progreso de la aviación que al de la Geografía.

Los escandinavos, Salomón Andrée, el aeronauta suizo, y nada menos que Nansen, el gran explorador noruego, mostraron un gran entusiasmo al examinar las posibilidades de la aviación transártica. El primero de los pioneros tras la guerra fue el protegido de Nansen, Roald Amundsen, el conquistador por mar del paso del Noroeste y también el primer hombre que llegó al Polo Sur por tierra.

En mayo de 1925, Amundsen y el explorador americano Lincoln Ellsworth, que más tarde se distinguiría por sus vuelos sobre el Antártico, salieron de Grönfjorden, Spitsbergen, en dos hidroaviones Dornier, aterrizando en una escabrosa llanura helada, a 120 millas del Polo Norte. Consiguieron hacer despegar uno de los aparatos y regresaron en el mismo a Spitsbergen, habiendo realizado sondeos en el océano Ártico, en las proximidades del Polo, efectuando un reconocimiento de más de 12 000 millas cuadradas de la dársena polar.

Al año siguiente, el comandante R. E. Byrd, de la Armada de los Estados Unidos,

quien iba a ser el primero, desde Wilkes, que dirigiera una expedición americana al Antártico, participó en aquellos vuelos sobre el Ártico. Ya había adquirido experiencia en tal aspecto cuando acompañara a MacMillan en su expedición de 1925, orientada hacia la mítica «Crocker Land» de Peary, y el 9 de mayo de 1926 llegó a volar desde Spitsbergen al Polo Norte.

El siguiente vuelo, que tuvo lugar el mismo año, a cargo también de Amundsen y Ellsworth, iba a conducir indirectamente a uno de los primeros desastres de la aviación en el Ártico. El medio de transporte elegido era una aeronave, un globo dirigible, proyectado por un italiano, el coronel Umberto Nobile, a bordo del cual (era la primera experiencia de este tipo que se llevaba a cabo en el Ártico), Nobile, con Amundsen y Ellsworth, intentó ir desde Spitsbergen a Alaska.

La primera etapa del viaje fue un éxito y tres banderas, la noruega, la americana y la italiana, fueron arrojadas sobre los quebrados hielos de los alrededores del Polo. Pero durante el vuelo hacia Alaska los expedicionarios se hallaron en constante peligro. El hielo que se había incrustado fuertemente en las partes laterales de la aeronave estaba siendo arrojado por las hélices propulsoras sobre los balones de gas, que estaba produciendo otros trastornos: el equipo de radio dejó de funcionar… No obstante, navegando casi a ciegas, perdido todo contacto con la tierra, lograron aterrizar felizmente en Alaska el 14 de mayo. Habían cubierto una distancia de 3400 millas, en un vuelo sin etapas, desde Europa a América.

El de 1928 fue un año notable en la historia de Ja aviación ártica, tanto por los vuelos del explorador australiano Hubert Wilkins como por el desastre sufrido por la aeronave *Italia*, perteneciente a la expedición italiana al Polo Norte.

Wilkins había aprendido a volar durante el período experimental de 1910-1912, cuando los artefactos aéreos eran simplemente frágiles aparatos ensamblados por finos cables y tirantes. Tratábase de un experto viajero del Ártico, que había acompañado a Vilhjalmur Stefansson en la expedición canadiense organizada durante la Primera Guerra Mundial.

Estaba convencido del valor de la aviación en las tareas de reconocimiento. Pero, desde el punto de vista de quienes le apoyaban, un grupo de hombres de negocios de Detroit, más interesante era la firme convicción que abrigaban en torno a las posibilidades de la aviación comercial, de la que se decía que no tardaría en efectuar vuelos regulares a través del Polo.

El vuelo transantártico de Wilkins, llevado a cabo en 1928, fue el resultado de tenaces esfuerzos, tan costosos como desalentadores. En uno de sus desplazamientos, en 1927, él y su piloto Carl Ben Eielson se estrellaron a quinientas millas de Point Barrow, de donde habían salido. Durante catorce días marcharon por los hielos, una experiencia a la que ninguno de los dos habría sobrevivido de no haber sido por las lecciones que Wilkins aprendiera de Stefansson a lo largo de sus largos viajes por los hielos del mar de Beaufort.

El vuelo de 1928, efectuado en un *Lockheed Vega*, se inició el 16 de abril en Point

Barrow. Hallándose Wilkins en las proximidades de Spitsbergen, a punto de salir airoso de su empeño, se vio obligado, después de un vuelo continuo de 20 horas y 20 minutos, a aterrizar en Likholmen —«isla del Hombre Muerto»—, frente a la costa occidental del archipiélago. Les costó a los dos hombres una semana de trabajo incesante remontar el vuelo de nuevo y para ello Eielson hubo de acomodarse en la cabina de mando mientras Wilkins empujaba el aparato con un pie en el hielo. Pero al final se salieron con la suya, aterrizando media hora después en Grönfjorden, Spitsbergen.

El vuelo por el Ártico de la aeronave *Italia*, al que precedió una disputa entre Umberto Nobile y Roald Amundsen, fue en muchos aspectos un desdichado asunto, que condujo a amargas polémicas.

Nobile, el diseñador de la aeronave, que había adaptado a las condiciones imperantes en las regiones polares, convenció al gobierno italiano para que organizara una expedición al Polo Norte, y para agregar un propósito científico al vuelo declaró que no sólo aterrizaría a tres semanas de distancia del Polo sino que también efectuaría una inspección desde el aire de las islas situadas frente a la costa septentrional rusa y las del archipiélago canadiense.

La primera parte del programa constituyó un éxito. Luego Nobile cruzó el océano Ártico, en dirección al Polo. El *Italia* se vio obligado a descender a ciento ochenta millas al nordeste de Spitsbergen y la subsiguiente búsqueda de Nobile y sus hombres, a bordo de su aeronave, averiada, en el corazón del océano Ártico, nadie sabía dónde, fue la noticia sensacional de aquel año. Al principio nadie abrigó la menor esperanza de que fueran encontrados. Posteriormente, un «*amateur*» de la radio, un ruso, en las inmediaciones de Archangel, logró descifrar un confuso mensaje, iniciándose las investigaciones.

Balleneros suecos y noruegos, aviadores de la misma nacionalidad, aparte de los italianos, unieron sus fuerzas. A petición de Amundsen se contó con los servicios de un hidroavión francés para colaborar en las tareas de rescate. Tras varios intentos fracasados, Nobile, finalmente, fue salvado por uno de los pilotos suecos y el resto del grupo fue recogido por el rompehielos ruso *Krassin*, tras haber sido avistado por la dotación de una aeronave.

De Amundsen, en cambio, no se halló el menor rastro, a excepción de un salvavidas, perteneciente a su aparato, descubierto frente a la costa noruega en septiembre de 1928. Evidentemente, había quedado roto, de un modo trágico, otro de los eslabones que unían aquellos días con la época heroica de las exploraciones polares.

Aún hay que mencionar otro intento, de diferente naturaleza, relativo al cruce transpolar, ya que constituye el antecedente de una notable realización, todavía fresca en la memoria de muchos. Se trata del proyecto concebido por *sir* Hubert Wilkins en 1931 para atravesar el océano Ártico, llegando hasta el Polo por via submarina. El navio de Wilkins fue el submarino 0-12, rebautizado con el nombre de *Nautilus*. A

bordo de éste, prestado por la Armada de los Estados Unidos, Wilkins cruzó el Atlántico, dirigiéndose a su base, en Longyearbyen, Spitsbergen, de donde zarpó en agosto.

No le acompañó la suerte. Wilkins tuvo que hacer frente a violentas tormentas, registrando averías en los dispositivos de inmersión. Tras un viaje de tres semanas regresó a Spitsbergen. No obstante, logró llegar a los 82º 15′ N durante este primer intento. Con dicho viaje contribuyó al progreso de la ciencia más eficazmente que con sus expediciones aeronáuticas, pues el jefe del equipo científico fue el distinguido oceanógrafo noruego profesor Harald Sverdrup, cuyas observaciones acerca de los movimientos de los hielos y dirección de las corrientes resultarían de gran valor.

A pesar de dicho fracaso, Wilkins continuó mostrándose optimista con respecto a las posibilidades de la navegación bajo los hielos. Pensaba en una línea comercial de submarinos de carga. Pero habían de pasar treinta años casi antes de que el comandante W. R. Anderson, de la Armada de los Estados Unidos, lograra llevar a cabo, en otro *Nautilus*, movido por la energía atómica, la primera travesía submarina transpolar, en 1958.

Estos vuelos y exploraciones terrestres no añadieron nuevas tierras al mapa del Ártico. En realidad, pocos cambios se habían operado en éste desde el final de la Primera Guerra Mundial. Pero tanto en el Ártico como en el Antártico se consolidó la geografía política cuando esta fase de la exploración primaria se aproximaba a su término, notablemente en el caso de Groenlandia, cuya costa nordeste iba a ser en el Ártico la zona más detenidamente inspeccionada.

Durante algunos años, los Estados Unidos habían reclamado ciertas regiones del noroeste de Groenlandia. Estos derechos, sin embargo, fueron cedidos a Dinamarca en 1916, cuando las Indias Occidentales danesas se entregaron a Estados Unidos. La propiedad de Groenlandia oriental originó complicados problemas. Las pretensiones danesas, con las que se enfrentó Noruega en 1921, parecieron confirmarse en 1924, cuando fue firmado un tratado entre las dos potencias, mediante el cual quedaban reservados para Noruega (y, en consecuencia, Inglaterra y Francia), determinados derechos científicos y cinegéticos. No obstante, en 1931, Noruega ocupó algunas partes de Groenlandia oriental y la soberanía de Dinamarca sobre todo el país sólo fue reconocida tras la intervención del Tribunal Internacional de La Haya, que en 1932 medió en la disputa.

La cuestión de la soberanía de los territorios bajo el nombre de Svalbard —Spitsbergen y la isla del Oso (Bjornöya)—, y la de la isla Jan Mayen, fue saldada también en esta época, quedando asignados aquéllos a Noruega, en virtud de un tratado internacional. La referida isla quedó anexionada a Noruega en 1929, tras haber mantenido dicha nación en ella una estación meteorológica. Señalóse a todos los firmantes del Tratado de Svalbard, nueve naciones, en total, iguales derechos económicos, y la Unión Soviética (que poseía ya por entonces grandes minas de

carbón en Spitsbergen), se adhirió al expresado Tratado en 1924.

Cosa curiosa: con todo lo enmarañada que iba a ser su situación estratégica en el Ártico tras la Segunda Guerra Mundial, no surgieron disensiones en torno a la soberanía de aquella región, entre americanos y rusos. Los Estados Unidos compraron Alaska a estos últimos en 1867 y desde entonces no ha surgido ninguna cuestión con respecto a los lazos que unieran a los dos países. Tampoco ha provocado discusiones la reclamación canadiense sobre el continente Ártico y las islas situadas entre Groenlandia y los 141º de longitud O. Incluso el llamado Sector Principle (con todas sus posibilidades de convertirse en motivo de discordias), en virtud del cual Canadá en 1925 y Rusia al año siguiente declararon oficialmente que sus reclamaciones en el Ártico se extendían (convergiendo, por lo tanto) al Polo, fue aceptado tácitamente por ambas partes.

Poco después de la Primera Guerra Mundial las zonas árticas que se hallaban en manos de dichas potencias comenzaron a entrar en la etapa de la explotación, especialmente por lo que a sus recursos minerales se refiere, los cuales iban a ocupar el lugar detentado primeramente por el comercio de pieles, antes la clave de la economía en el Ártico.

Durante esta segunda fase los proyectos cartográficos a gran escala, las prospecciones geológicas, los estudios meteorológicos y muchas más investigaciones detalladas de tipo científico vinieron a reemplazar a los viajes de reconocimiento característicos de los días de la exploración. En estos movimientos tendentes a la explotación de los territorios nacionales del Ártico, la aviación desempeñó un importante papel. Aproximábanse rápidamente los días en que el Ártico sería registrado en los mapas desde el aire, en que los largos desplazamientos se efectuarían por vía aérea y no con el concurso de trineos arrastrados por perros, en que no solamente equipos de perros y trineos, sino también vehículos especiales para avanzar sobre los hielos serían transportados a grandes distancias por el aire para ser depositados en puntos estratégicos…

Tal era la situación planteada en el Ártico entre dos guerras. La del Antártico era muy distinta. Al término de la Primera Guerra Mundial la mitad, por lo menos, del perímetro costero de un continente de cinco o seis millones de millas cuadradas, permanecía sin descubrir. En cuanto al interior, sólo los espacios que flanqueaban la familiar ruta que desde el mar de Ross conducía hasta el Polo, podían ser considerados como conocidos. Pese a todo, por los primeros años de la Segunda Guerra Mundial la parte restante de línea costera había sido reconocida y a menudo registrada en los mapas, efectuándose numerosas exploraciones hacia el interior en diversos sentidos. Fue una labor que no hubiera podido ser realizada jamás en el plazo de veinte años de no haberse dispuesto de un auxiliar poderoso: la aviación.

Aunque dentro de dicho período se lograron grandes avances, no solamente en la geografía del Antártico, sino también en muchas otras ciencias, los motivos que justificaban esos grandes esfuerzos en el campo de la exploración, motivos que

aseguraban las sumas indispensables para hacerlos posibles, eran básicamente de carácter más bien político que científico. En el Antártico ocurría lo mismo que en el Ártico. Con el progreso de las exploraciones se inició el reparto de los territorios descubiertos.

Un primer ejemplo de la forma en que la Ciencia iba a beneficiarse grandemente de la entrada del continente Antártico en el concierto político internacional puede verse en el programa de investigaciones y exploraciones oceanográficas emprendidas por el «Discovery Committee» británico.

Éste fue creado por la «Colonial Office», en 1923 (por una recomendación que databa de 1917), para estudiarlas perspectivas de distinto carácter que ofrecían las dependencias británicas de las islas Falkland. Al establecimiento del citado Comité siguió, lógicamente, la expedición de patentes proclamando por vez primera la soberanía sobre todo un sector del continente Antártico, de acuerdo con la actitud del Canadá en el Ártico.

Este sector incluía, además de los varios grupos de islas especificados en las patentes de 1908 —las Shetland, Orkney, Georgia y Sandwich—, el continente Antártico comprendido entre los 20º y 80º de longitud O.

Desde 1925 hasta el comienzo de la guerra el «Discovery Committee» organizó trece viajes al Antártico, de una o dos temporadas de duración cada uno, incluyendo varias circunnavegaciones del continente. El de 1931-1932 fue el primero que se llevó a cabo en el transcurso de un invierno.

Tales viajes, en realidad los primeros esfuerzos que se efectuaban para llevar a cabo investigaciones sistemáticas en el Antártico, afectaban principalmente al progreso de la Oceanografía, la Biología marina y la industria ballenera. Por el lado terrestre, numerosos grupos de islas quedaron científicamente registrados, efectuándose también desembarcos en Bouvetöya (isla Bouvet), islas Balleny y territorio australiano del Antártico.

En 1925-1927, y aún más extensamente en 1937, le salió a Inglaterra un rival en el Antártico, Argentina, quien reclamó primero las Islas Orkney, luego Georgia del Sur, extendiendo más adelante, en 1937, sus pretensiones a todos los territorios de las Falkland (Malvinas).

Esto aceleró las actividades inglesas en el Antártico. Otro incentivo que directa o indirectamente benefició a la exploración fue el auge de la industria ballenera, debido a la escasez de grasas que se registró en el mundo tras la guerra. En este asunto, Noruega, como había ocurrido después de la Primera Guerra Mundial, representó un destacado papel. Inventos noruegos, como el buque factoría, equipado con dispositivos que permitían el embarque de las ballenas y la preparación de éstas a bordo, tornaron innecesarias las bases terrestres. Consecuencia de tal hecho fue, a partir de 1925, el desplazamiento a lugares más distantes de los buques balleneros, cosa que condujo a nuevos descubrimientos geográficos, especialmente por lo que atañe a los barcos noruegos en 1930-1931.

Éstas eran las tendencias y progresos en el marco del Antártico, entre las dos guerras mundiales. Y, en resumen, ¿cuál fue la secuencia de los acontecimientos registrados? Tras la expedición Shackleton-Rowett, de 1921-1922, en el transcurso de la cual el primero murió, teniendo que tomar Frank Wild el mando, que fracasó en su propósito de descubrir nuevas zonas costeras en la región de Enderby Land, se produjo una calma en lo referente a los grandes viajes de exploración que duró cinco años.

Hubo, no obstante, como ya se ha dicho, actividades relacionadas con la industria ballenera y con las ciencias oceanográfica y geológica, aparte de otros trabajos científicos, especialmente en las dependencias de las islas Falkland, y un notable suceso, el primer desembarco, efectuado por una expedición noruega en 1928-1929, en Peter I Øy, en el mar de Bellingshausen. Esta isla (como Bouvetöya, a la que llegaran los noruegos en 1927-1928), fue reconocida y reclamada por Noruega en 1929. Entretanto, Francia se aproximaba al continente Antártico después de forjar un plan de investigaciones en ciertas islas subantárticas, especialmente las islas de Kerguelen, sobre las cuales confirmó en 1924 sus reclamaciones anteriores.

En 1928, el año de la búsqueda en el Ártico del *Italia*, el Antártico entró también en la época de la aviación. El explorador *sir* Hubert Wilkins hizo uso del aeroplano por primera vez durante la expedición conjunta Wilkins-Hearst, en la que participaron ingleses y americanos.

La intención inicial de Wilkins había sido llevar a cabo un vuelo transantártico, desde Graham Land hasta el mar de Ross. Pero el mal tiempo le impidió realizar sus propósitos, limitándose en su vuelo a la costa oriental de Graham Land, hasta los 71º S.

El experimento puso de relieve los errores que podían ser cometidos por los pilotos a causa de las engañosas condiciones que presentaba el Antártico para la navegación aérea. En efecto, Wilkins regresó con la nueva de que Graham Land, lejos de ser una península del continente, era un archipiélago separado de éste por los «canales de Crane, Casey y Lurabee», y también por el «estrecho de Stefansson».

De haber resultado lo anterior cierto habrían tenido que invalidarse las declaraciones de los exploradores del siglo XIX, quienes afirmaran haber descubierto con Graham Land el continente Antártico.

Cinco años transcurrieron antes de que las manifestaciones de Wilkins fuesen desautorizadas. Esto fue obra de John Rymill, jefe de la expedición británica a Graham Land de 1934-1937, la cual realizó un programa científico y de exploración, por tierra y aire, superior al de cualquiera de los otros grupos que operaron entre guerras. La inspección que Rymill llevó a cabo en la costa e islas de la península, hasta Alexander Land, demostró que los canales a que aludiera Wilkins eran glaciares, no existiendo el estrecho que también mencionara. Además, tras una serie de largos viajes en trineo, se comprobó que Alexander Land era en realidad una isla.

También quedó probado que Hearst Land, descubierta por Wilkins, era, asimismo,

una isla.

En 1929-1930 Wilkins hizo otro intento para volar a través del mar de Ross. Tampoco logró su propósito esta vez, pero en una serie de vuelos sobre Graham Land y los hielos próximos, llegando así a los 73º S, demostró la insularidad de Charcot Land, descubierta por el explorador francés del mismo nombre en 1908-1910.

Estos primeros acontecimientos de la época aérea en el Antártico no se relacionaron para nada con las tres grandes zonas de costa que continuaban inexploradas, esto es, las comprendidas entre el mar de Bellingshausen y el mar de Ross, entre el mar de Weddell y Enderby Land, y entre ésta y la Tierra del Kaiser Guillermo.

En los diez años que van de 1928 a 1938 esas extensiones costeras fueron exploradas por los miembros de tres expediciones, organizadas por americanos, noruegos e ingleses, y mandadas, respectivamente, por el aviador Richard E. Byrd; Lars Christensen, Hjalmar Riiser-Larsen y Gunnar Isachsen; y *sir* Douglas Mawson, con John K. Davis… En todas estas empresas el empleo de la aviación permitió el reconocimiento de vastas zonas, que fueron fotografiadas, quedando preparada así la labor para las detalladas exploraciones que más adelante se llevarían a cabo sobre el terreno.

La expedición de los Estados Unidos de 1928-1930, dirigida por Richard E. Byrd, fue la primera, americana (si bien en esta ocasión financiada privadamente), desde los tormentosos días del iracundo e insubordinado Charles Wilkes, noventa años antes. Resultó, además, la que iniciara una larga serie de expediciones al Antártico, a cargo de personal de la Armada estadounidense, expediciones que fueron creciendo progresivamente en cuanto a la complejidad del equipo, culminando en la empresa antártica mayor de la historia, aquella que representó la contribución americana al Año Internacional Geofísico.

El papel que Byrd representó en todas estas expediciones (hasta su muerte, en 1957), no fue solamente el que le correspondía por su condición de líder que, al igual que Wilkes, llegó a ser el héroe americano del Antártico en su día… Efectivamente, Byrd fue instigador y promotor de empresas, el hombre a quien se debe el retorno de los Estados Unidos al Antártico. Aquél consiguió que por espacio de treinta años la atención del pueblo americano se concentrara en las tareas inherentes a la exploración geográfica del continente.

Principalmente, Byrd se ciñó al estudio de la mayor parte del sector del Pacífico comprendido entre Bellingshausen y el mar de Ross. En su primera expedición (1928-1930), descubrió la costa occidental y zona interior de esta región, Marie Byrd Land, que declaró bajo la soberanía de los Estados Unidos.

En 1929, pese a las azarosas condiciones en que se desenvolvía la aviación polar por aquellos días, Byrd voló sobre el Polo Sur, por vez primera. Éste llevó a cabo la siguiente expedición en 1933-1935. Invernando como antes en el banco de hielo de Ross, en la bahía de las Ballenas, donde fueron levantadas más de una docena de

construcciones, Byrd, en esta ocasión, mediante una serie de viajes en trineo y algunos vuelos, demostró la naturaleza continental de Marie Byrd Land, solucionando, en consecuencia, un problema que había preocupado a Bruce y a Filchner, empeñados en averiguar en sus días si existía alguna conexión entre los mares de Weddell y de Ross.

La tercera expedición de Byrd tuvo lugar durante los dos primeros años de la Segunda Guerra Mundial. Se hicieron nuevas adiciones a la geografía del continente. Incorporóse a los mapas la costa de Walgreen, en el mar de Amundsen; ampliáronse notablemente anteriores descubrimientos, especialmente en las proximidades del sistema montuoso de Edsel Ford, localizado en 1928-1929, y las exploraciones, por tierra y aire, se extendieron por primera vez a la península de Graham Land. Aquí, continuando el trabajo de la expedición británica, los americanos, mediante sucesivos viajes en trineo hacia el sur, demostraron la insularidad de la Alexander Land, de Bellingshausen.

Poco a poco, en el transcurso de esos mismos diez años, un gran segmento de la línea costera del Antártico fue explorado por los noruegos. Dicho segmento quedaba entre el mar de Weddell y Enderby Land. Este sector había sido avistado por primera vez, a principios del siglo XIX, por el capitán ruso Bellingshausen.

Tales expediciones, fomentadas desde 1927 por el cónsul Lars Christensen, con recursos incomparablemente más modestos que los de Byrd, efectuaron descubrimientos no menos extensos que los realizados por los americanos, si bien, a diferencia de éstos, los noruegos no intentaron alcanzar las regiones interiores, ni por la vía terrestre ni por el aire. En 1929-1930, los límites orientales y occidentales de esta larga línea costera quedaron definidos cuando Hjalmar Riiser-Larsen descubrió y registró en los mapas, de una manera aproximada a la realidad, Konprins Olav Kyst y Konprinsesse Märtha Kyst, desde el aire. En 1930-1931 Isachsen y Riiser-Larsen atacaron la porción central de la costa, descubriendo y llevando a los mapas, también, de nuevo, aproximadamente, Prinsesse Ragnhild Kyst. En 1936-1937, otra expedición, dirigida por el propio Lars Christensen, el promotor de todas esas empresas noruegas, llenó los huecos intermedios con el descubrimiento de Prins Harald Kyst y Prinsesse Astrid Kyst.

La tercera y última extensión de costa que iba a ser explorada, ligeramente más corta que las descubiertas durante las expediciones americanas y noruegas, se hallaba comprendida entre la Tierra del Kaiser Guillermo II, de Drygalski, avistada a principios del siglo XX, y Enderby Land y Kemp Land, descubiertas por los cazadores de focas británicos Biscoe y Kemp, en los primeros años de la decimonona centuria.

Este hueco fue llenado por una expedición conjunta, en la que participaron Inglaterra, Australia y Nueva Zelanda, a lo largo de dos años (1929-1931). Mandó aquélla el más grande de los exploradores australianos: *sir* Douglas Mawson. Se demostró que Enderby Land y Kemp Land se unían hacia el este. Fue descubierta MacRobertson Land y, entre ésta y la Tierra del Kaiser Guillermo II, Princess

Elisabeth Land. No se localizó el lugar en que Balleny desembarcara, pero entre las Tierras del Rey Jorge V y del Kaiser Guillermo II emergieron dos nuevas porciones costeras, a las que se bautizó con el nombre de Sabrina (en honor a Balleny) y de Banzare, correspondiendo este último a las siglas que abreviaban el título de la expedición: «British-Australian-New Zealand Antartic Research Expedition», esto es, «B. A. N. Z. A. R. E.».

Se llevó a cabo una gran labor de reconocimiento desde el mar y desde el aire, pero quizá sea el acto más importante de la mencionada expedición el haber fijado en los 45º de longitud E la línea divisoria entre las actividades británicas y noruegas, entre Enderby Land y Prins Olav Kyst.

Luego Mawson proclamó la soberanía de Inglaterra sobre toda la región, que denominó en 1938 Territorio australiano del Antártico. A éste se le añadió en 1933-1934 otro tramo costero. Ello se debió a la labor de los aviadores en otra expedición de Lars Christensen. Descubrieron la Tierra de la Princesa Astrid, después conocida por el nombre de costa del Rey Leopoldo y la Princesa Astrid, que se une a la Tierra del Kaiser Guillermo II por el este. Se sobrevoló parte de la costa de MacRobertson Land, donde se halla la costa de Lars Christensen, llamada así en honor al gran jefe noruego.

Al igual que el Ártico, el Antártico (siguiéndose con ello la iniciativa de Wilkins en 1928), fue escenario de numerosos intentos tendentes a cruzarlo, por vía aérea, una vez alcanzado el Polo en avión. El primero de dichos intentos corrió a cargo de Lincoln Ellsworth, quien había volado a través del Ártico con Amundsen. Ellsworth se proponía ir desde el mar de Ross hasta Graham Land, es decir, hacer la ruta de Wilkins en sentido inverso. Pero Ellsworth tuvo una avería en el mar de hielos de la bahía de las Ballenas.

Esto ocurría en 1933-1934. Al año siguiente, Ellsworth realizó otra intentona, partiendo esta vez de Graham Land. El mal tiempo le impidió convertir en realidad su propósito. En 1935, sin embargo, lo logró, llevando a H. Hollick-Kenyon como piloto. En el mes de noviembre del mismo año llevaba a cabo el primer vuelo a través del continente, desde la isla Dundee a la bahía de las Ballenas.

No fue aquél un vuelo continuo, sin interrupciones, ya que Ellsworth se vio obligado a aterrizar cuatro veces. Tampoco pasaba la ruta por el Polo. El primer vuelo transpolar continuo fue realizado en 1958, mucho más tarde, por el jefe de escuadrilla John Lewis, de la expedición transantártica de la Commonwealth, quien utilizó un avión monomotor. En el curso de su vuelo, Ellsworth descubrió la tierra de James W. Ellsworth, rebautizada con el nombre de Ellsworth Highland, colocándola bajo la soberanía de los Estados Unidos.

Como ya se ha dicho, uno de los poderosos motivos que inducían a los gobiernos a facilitar fondos para las exploraciones en el Antártico era su deseo de consolidar o establecer reclamaciones en dicha región. Realmente, al comienzo de la Segunda Guerra Mundial, sólo el sector del Pacífico, foco de las actividades americanas,

quedaba sin asignar oficialmente. Los ingleses habían marcado la pauta a seguir en la partición del continente Antártico al expedir en 1908 y 1917 patentes que definían el territorio de las dependencias de las islas Malvinas. A aquéllas siguió el establecimiento de la dependencia de Ross (entre las longitudes 160º E y 150º O), que fue colocada bajo la administración de Nueva Zelanda.

Luego hizo acto de aparición Francia, y aunque no se había registrado actividad alguna por parte de los franceses en las inmediaciones de Terre Adélie desde los días de Dumont d'Urville, continuando todo igual hasta después de la Segunda Guerra Mundial, dicha nación incluyó la referida región en su Decreto de 1924 (por el que proclamaba su soberanía sobre las islas subantárticas), que en 1933 fue aceptada por los gobiernos australiano y británico, como un enclave del territorio australiano del Antártico.

La siguiente etapa en la partición del continente Antártico fue la reclamación por parte de Noruega del sector comprendido entre el mar de Weddell y Enderby Land, descubierto por las expediciones del cónsul Lars Christensen. En 1931 había sido proclamada la soberanía noruega sobre Peter I Øy, pero nada semejante habíase hecho, en cambio, con respecto a aquella vasta extensión territorial, denominada posteriormente Dronning Maud Land.

Llegó así el año 1939. El Gobierno noruego se vio obligado a pasar a la acción, espoleado por los trabajos de unos expedicionarios alemanes que, a las órdenes del capitán Alfred Ritscher, habían arribado a las costas de Prinsesse Astrid Kyst y Konprinsesse Märtha Kyst.

La expedición había sido apoyada personalmente por el mariscal Goering, contando con un nutrido cuadro de oficiales pertenecientes a la Armada y Fuerzas Aéreas alemanas. Probablemente, lo que más interesaba a aquéllos era la obtención de datos hidrográficos y meteorológicos, Utilísimos para la Aviación con base en el Antártico. Los dos aparatos de que disponían los expedicionarios volaron, durante las tres semanas que permanecieron allí, sobre una extensión de 350 000 kilómetros cuadrados, obteniendo numerosísimas fotografías. Los alemanes denominaron aquel territorio NeuSchwabenland, reclamándolo para sí en enero de 1939, tres días después de haberlo hecho el Gobierno noruego.

La situación del sector del Pacífico al comienzo de la Segunda Guerra Mundial no se había aclarado. Byrd, varios miembros de sus expediciones y Lincoln Ellsworth formularon en sus días algunas reclamaciones de tipo personal.

Con motivo de la expedición de Byrd de 1939-1941, se dieron instrucciones para llegar al establecimiento de bases permanentes en el territorio antártico, a fin de apoyar reclamaciones oficiales más adelante. Sin embargo, como el Congreso no aprobó la concesión de los créditos necesarios, aquella expedición fue suspendida.

Después de la guerra (en 1946), hallándose todavía la cuarta expedición de Byrd en pleno desarrollo, se hizo evidente la posición de los Estados Unidos: éstos no formularían reclamación alguna ni tampoco reconocerían las de otras potencias

relativas a territorios revelados como consecuencia de ciento cincuenta años de exploración en el Antártico.

Esta rápida sucesión de acontecimientos condujo al período de la Segunda Guerra Mundial y el delimitado por los años posteriores a la misma. Los dos resultan marcadamente distintos. Entre las ya mencionadas guerras, la labor de exploración se caracteriza por la empresa de tipo individual, como ocurriera en las décadas anteriores al primero de los referidos conflictos bélicos.

Tras la Segunda Guerra Mundial se produjo un cambio. La empresa individual desaparecería para ser sustituida por exploraciones respaldadas por los distintos gobiernos, de acuerdo con el proceder general a mediados del siglo XIX.

XXIV

LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL Y AÑOS POSTERIORES: SIGNIFICACIÓN DE LAS REGIONES POLARES

Es curioso, pero muy a menudo, dentro de Inglaterra también, se piensa en el Ártico como en el dominio del trineo y el perro. Y, sin embargo, hay que ver en la aviación normal y el helicóptero los símbolos más exactos de dicha región, puesto que constituyen los instrumentos que aceleran su progreso actualmente.

Las rutas aéreas cruzan el gran Círculo o se deslizan por sus proximidades, en nuestros días, salvando en unas horas amenazadoras montañas, imponentes mares helados o la vasta y desierta superficie de Groenlandia, por la que a costa de infinitas penalidades Nansen, Peary y otros hombres tan esforzados como ellos avanzaran muchos años atrás.

La fuerza aérea, también, es la clave de la expansión económica e industrial que vive el territorio canadiense del Ártico. Y no hay que perder de vista la estratégica significación de una zona en la que se han enfrentado potencias hostiles: Norteamérica y la antigua Unión Soviética. Estos países, separados por un Ártico «Mediterráneo», han preparado complicadas y costosas defensas para impedir la posibilidad de un ataque aéreo.

Desde 1954, Groenlandia dejó de ser considerada una colonia, estimándose a partir de entonces una parte de Dinamarca. Gracias a la aviación, dicha región ha estrechado sus contactos con el mundo exterior, modificando su economía, en el sur y el oeste, por lo menos, merced a la explotación de sus recursos minerales: criolita, especialmente. Indudablemente, en el Ártico soviético se produjeron avances similares. No obstante, la reserva mostrada por Rusia en su sector impide que se disponga de datos concretos sobre el particular.

Resulta imposible dar aquí, ya que se trata de acontecimientos contemporáneos, algo que no sea un rápido bosquejo explicativo de las circunstancias de semejante transformación en el Ártico.

El período se abre con una hazaña al viejo estilo: el cruce del paso del Noroeste por uno de los más destacados pioneros del Ártico canadiense, el sargento (después inspector) Henry Larsen.

A bordo de una pequeña embarcación, el *St. Roch*, de treinta metros de longitud, aproximadamente, surcó el paso del Noroeste (véase el mapa al final del libro), por dos veces, deslizándose en su viaje de 1940-1942 por entre los agitados hielos del estrecho de Bellot. En 1944 navegaba a lo largo del estrecho del Príncipe de Gales, Melville Sound y Lancaster Sound. En Melville Sound se detuvo, viendo en Winter Harbour, labrados en una gran roca, los nombres de los hombres de Parry y de los buques *Hecla* y *Griper*. Aquéllos habían pasado en ese lugar el invierno de 1819. La

de Larsen fue una memorable hazaña, que Parry hubiera sido el primero en admirar.

Los viajes de Larsen en el *St. Roch* ofrecen un romántico contraste con la nutrida serie de operaciones terrestres, aéreas y marítimas, de carácter económico y estratégico, de que ha sido marco el sector canadiense del Ártico desde la guerra. Las dirigidas a la explotación de la zona norte se han basado principalmente en un extenso programa de reconocimientos aéreos, complementados por grupos que trabajaban en el suelo, no con perros y trineos (aunque estos elementos han sido transportados por el aire para su utilización en determinados sitios), sino con aparatos de aviación, incluidos los helicópteros.

El objetivo era la explotación de los grandes yacimientos de minerales del Ártico canadiense: petróleo, grafito, carbón, hierro, níquel, cobre y oro… Precisamente, al sur del Círculo Ártico se encuentra radio y uranio, en la zona del Great Bear Lake. Se han efectuado prospecciones geológicas en los territorios del noroeste del Canadá, prospecciones aceleradas por el uso de instrumentos como el magnetómetro, utilizado desde el aire y desde satélites. Se han llevado a cabo también investigaciones científicas muy importantes desde el punto de vista económico, industrial y estratégico. Un geógrafo del Canadá observaba: «Probablemente no existe una zona del Ártico canadiense, ni siquiera la que incluye las remotas islas, no visitadas desde los días en que fueron registradas en los mapas, que haya escapado últimamente a la atención del geólogo, el geógrafo u otro científico…».

Un factor aún más importante, que ha influido de un modo decisivo en la transformación del Ártico canadiense, originando el aprovechamiento de muchos territorios explorados, pero no visitados por espacio de muchas generaciones, fue el programa de defensa aérea, concretado en la llamada *D. E. W. Une (Distant Early Warning Line),* conocido también por la denominación «Proyecto 572».

Esta valla de radar, que cuenta con más de cuarenta estaciones desde Groenlandia Oriental hasta Alaska, ha obligado a la construcción de innumerables campos de aviación, a levantar pequeñas ciudades de científicos y técnicos, a abrir caminos, empleando un total de veinte mil hombres.

Los nombres de algunas de esas estaciones prefabricadas, que cuentan con aire acondicionado y otros elementos electrónicos —Frobisher, por ejemplo, en la bahía de Frobisher (isla de Baffin)—, recuerdan la deuda contraída por los forjadores del grandioso, aunque sombrío, proyecto con los primeros exploradores.

El rápido desarrollo de dichas regiones ha dado lugar, asimismo, a problemas sociológicos, relacionados con los esquimales, que han entrado en contacto con la civilización, con todas las ventajas e inconvenientes que ésta lleva consigo. Los indígenas pierden velozmente sus primitivas habilidades, que durante tanto tiempo les permitieron sobrevivir en un medio hostil.

Groenlandia también, especialmente por lo que se refiere a las costas occidental y sudoeste, lugares a que se circunscribieron las primeras exploraciones europeas, ha entrado asimismo en el vértigo de la vida actual. Sobre todo por su importancia como

campo de aterrizaje y observatorio meteorológico emplazado a lo largo de una ruta aérea polar.

Este papel clave de Groenlandia fue adivinado ya en los alrededores del año 1930 por los miembros de la expedición británica organizada en dicha fecha por la *Royal Geographical Society*. Pero no fueron los ingleses los únicos adelantados en tal cuestión. Allá por el año 1920, el explorador noruego Bernt Balchen, que voló con Amundsen y Wilkes por el Ártico, y condujo al almirante Byrd al Polo Sur, predijo el papel de Groenlandia al llamarla «el gran portaaviones del Ártico».

Las urgentes necesidades de la guerra hicieron que su predicción se convirtiera rápidamente en realidad tangible. En 1941, los Estados Unidos y Dinamarca firmaron un convenio. Por el mismo, aparte de reafirmarse la soberanía danesa sobre Groenlandia, se concedía a los Estados Unidos la autorización precisa para usar temporalmente determinadas bases en el oeste y sudoeste del territorio con fines defensivos pero en particular como etapas intermedias que harían posible la canalización del tráfico aéreo hacia Inglaterra.

Los primeros aeropuertos, planeados por el mismo Balchen, consejero en materias relativas al Ártico de las fuerzas aéreas estadounidenses, quedaron establecidos en Julianehaab, al sur de Groenlandia, y en Sondre Stromfjord, al sudoeste.

Tras la guerra, en 1951, como consecuencia de un convenio entre Estados Unidos y Dinamarca, referente a la utilización de bases de la N. A. T. O. en Groenlandia, la mayor parte de esos aeropuertos árticos quedaron establecidos en Thule, costa occidental arriba, cerca de la entrada a Smith Sound, el «*sir* Thomas Smith’s Sound» descubierto en 1616 por el inglés William Baffin.

Thule, con sus aeródromos, sus edificios de aluminio, su torre de radio y radar, sólo superada en altura por los mástiles metálicos de la televisión, que rematan el *Empire State*, de Nueva York, se convirtió en una palpitante y moderna ciudad del Ártico.

Los días del pionerismo en cuanto al vuelo transártico pertenecen, como ya hemos visto, al período de entre guerras, cuando los vuelos experimentales de Amundsen, Byrd y Wilkins fueron mejorados por los de reconocimiento llevados a cabo por el alemán Von Gronau y el americano Lindbergh. Una de las más sobresalientes hazañas de esa época fue la realizada por el piloto inglés John Grierson, quien, en un monomotor, voló en solitario hasta Ottawa, pasando por las islas Faroe, Islandia y la capa de hielo de Groenlandia.

El servicio aéreo comercial entre Europa y la costa occidental de Norteamérica no pudo comenzar hasta el momento en que se construyeron los aeródromos en el sudoeste de Groenlandia. Esto tuvo lugar en noviembre de 1954, cuando las líneas aéreas escandinavas, haciendo honor a una tradición nacional que hablaba de numerosos adelantados del Ártico, hicieron el primer vuelo comercial desde Copenhague hasta Los Ángeles, vía aeródromo de Sondre Stromfjord.

Mientras Groenlandia se desarrollaba rápidamente, con el impacto de la guerra, la aviación y las enérgicas medidas adoptadas por el Gobierno danés para impulsar el progreso de los poblados situados al norte y al sur de la capital, Godthaab, la capa de hielo de Groenlandia, la costa oriental y la septentrional (donde aún se veía el buey almizclado y el kayak), continuaban atrayendo a los exploradores.

Las llamadas *Expéditions Polaires Françaises* fueron las primeras empresas de dicho tipo organizadas con posterioridad a la Segunda Guerra Mundial. Habían sido montadas por el exparacaidista y antropólogo francés Paul-Emile Victor, a quien cabe atribuir el notable renacimiento de la exploración polar dentro de su país, tanto en el Ártico como en el Antártico, desde la terminación del último conflicto bélico.

Los miembros de las mencionadas expediciones, llevadas a cabo de 1948 a 1957, abastecidas por vía aérea, directamente, desde Francia, dedicaron sus actividades de modo especial a la investigación sísmica. Ésta y otras cuestiones preocuparon también a la expedición inglesa de 1952-1954, asentada en Dronning Louise Land.

Dirigida por un oficial de la Armada inglesa, el comandante C. J. W. Simpson, aquélla ocupa un lugar especial en la historia de las exploraciones británicas. Como en el caso de los franceses, se confió sobre todo en la ayuda de la aviación, contándose con la colaboración de las fuerzas aéreas reales inglesas. Sin embargo, uno de los objetivos de los expedicionarios era la reincorporación de la Armada a las actividades polares.

Tratábase de recordar la creencia de los ingleses en el papel tradicionalmente reservado a la Armada británica en las empresas polares, tan tenazmente defendido por Clements Markham en los comienzos del siglo pasado.

Otra gran expedición que tuvo por objetivo Groenlandia, tras la Segunda Guerra Mundial, fue la mandada por el Conde Eigil Knuth, dirigida sobre Peary Land. También ésta, que operó en el extremo noroeste de Groenlandia, contó con apoyo aéreo, y sus miembros se aplicaron al reconocimiento de la capa de hielo. La última de las grandes expediciones organizadas con el exclusivo objeto de estudiar aquélla fue la de 1959-1961, dirigida por Paul Emile Victor.

Antes de referirnos a otras formas de la exploración en el Ártico hay que mencionar otro aspecto de la actividad en dicha zona por ser característica de este período, especialmente dentro de Inglaterra.

Estamos aludiendo a las expediciones organizadas anualmente y orientadas hacia el Ártico desde Oxford, incrementadas notablemente desde las primeras de ese tipo (formaban parte de ellas, estudiantes), proyectadas en el año 1920 y siguientes.

Muy accesibles, con un clima propicio durante los meses correspondientes a las vacaciones de verano, Islandia, Spitsbergen, Nordaustland, Groenlandia y la isla Jan Mayen han sido los puntos de destino de esos grupos de estudiantes, que combinan el viaje lleno de emociones con el trabajo científico. El archipiélago Svalbard ha sido especialmente popular en tal aspecto y una serie más o menos continua de reducidas expediciones procedentes de Cambridge han contribuido considerablemente, en

proporción a sus fuerzas respectivas, al conocimiento detallado de las citadas islas desde el punto de vista geológico.

Desde la guerra, sin embargo, no han sido las expediciones terrestres sino las que se han desplazado sobre o bajo el hielo, particularmente los hielos flotantes que cubren casi todo el año la dársena polar en su centro, las que lograron más importantes descubrimientos geográficos en el Ártico.

Hasta los años 1937 y 1938, en que Papanin, el ruso, llevó a cabo su experimento de navegación a la deriva, el conocimiento de dicha región se basaba todavía en los trabajos de Nansen en el *Fram*, en los del *Jeannette* (últimos años del siglo XIX), y en la experiencia de Amundsen a bordo del *Maud* (1922-1924).

Siguiendo el ejemplo de Papanin, sin embargo, hubo después otras expediciones rusas en vísperas de la guerra y también durante los dos años primeros de la misma. A esto siguió a su vez, desde 1948, toda una serie de expediciones, rusas y americanas, cuyos miembros navegaron sobre témpanos e islas de hielo por la mayor parte de la dársena polar.

La aviación colaboró con esas estaciones a la deriva, proporcionando hombres y víveres. Además, realizó misiones de reconocimiento complementarias y observaciones de distinto tipo. En aquel curioso mundo de laboratorios flotantes y móviles aeródromos, circulando alrededor del Polo, indiferentes a las líneas divisorias que partían de él, los rusos fueron quienes desarrollaron una mayor actividad.

Geográficamente, el más importante descubrimiento realizado por los rusos desde 1948 ha sido el de la gran elevación submarina de Lomonosov (llamada así en honor al famoso inventor ruso de la decimoctava centuria), que se extiende desde la isla Ellesmere, en el Canadá, hasta las islas de Nueva Siberia (Novosibirskiye Ostrova). Aquélla divide la dársena polar central en los sectores «Atlántico» y «Pacífico», una división que debe afectar poderosamente a los movimientos de las corrientes superficiales y a los de los hielos.

Fueron muchos los detalles observados por los miembros de estas expediciones de la posguerra en relación con los vientos y el desplazamiento del hielo, la formación y desaparición de éste. En el sector Atlántico, por ejemplo, el hielo se desplaza con mucha mayor rapidez que en la época de Nansen, en tanto que se muestra más lento en el «Pacífico». Los témpanos, en un período de tres años, disminuyen por la parte superior, creciendo de tamaño por la inferior. Los rusos obtuvieron claras pruebas de esto último en 1954, al localizar desde su estación S. P.-2 un campamento abandonado tres años antes. Sus antiguas tiendas se encontraban todavía en pie, aisladas sobre columnas de hielo de 1 a 6 metros de altura. La presencia de las tiendas había impedido que se fundieran las mismas.

Los descubrimientos submarinos, casi comparables, al parecer, con el de la elevación de Lomonosov, fueron efectuados por el comandante W. R. Anderson, de la Armada de los Estados Unidos, cuando en agosto de 1958, siguiendo las sugerencias

de *sir* Hubert Wilkins de veintisiete años antes, mandaba el submarino *Nautilus*, accionado por energía atómica, navegando bajo los hielos de la dársena polar y del Polo Norte.

Fue ésta la primera navegación submarina del paso del Noroeste. Sumergiéndose bajo el hielo frente a Point Barrow, Alaska, el *Nautilus* cubrió 1830 millas en 96 horas, emergiendo en un punto (79º N) situado entre Groenlandia y Spitsbergen.

Observando los hielos que tenían sobre ellos mediante el periscopio y una pantalla de televisión, pero en realidad navegando «a ciegas», no muy seguro de no hallar en el camino un promontorio que se elevara hasta la superficie desde el fondo del mar, Anderson realizó uno de los más grandes viajes de la historia polar.

Frente a Point Barrow fue descubierto un estrecho y profundo valle que conducía a las aguas centrales de la dársena polar. Aquí se registró una profundidad de 4023 metros, 600 más de la que se había esperado hallar por debajo del Polo.

El viaje del *Nautilus* hizo más que iluminar la geografía submarina del Ártico. Quedó probado que los submarinos accionados por la energía atómica, usando la ruta del Ártico, podían reducir a la mitad el viaje entre Londres y Tokio. En marzo de 1959 otro submarino, también movido por energía atómica, el *Skate*, llevó a cabo un viaje transpolar aún más rápido. Éste, además, fue el primero que emergió en el Polo, quebrando la fina corteza de hielo.

En el Antártico, durante la Segunda Guerra Mundial y años posteriores, siguió la exploración según las normas de las fechas precedentes. Allí, en el transcurso del referido conflicto bélico, se produjo una discusión entre Inglaterra de un lado y Argentina y Chile de otro, en torno a la propiedad de aquellas perdidas tierras.

En 1937, Argentina extendió sus reclamaciones a todo el territorio inglés en el Antártico, designando en 1940 una comisión nacional dedicada a atender sus intereses polares. Aquel mismo año, Chile reclamó el territorio Antártico chileno (entre los 53º y 90º de longitud O), introduciéndose, por lo tanto, como se puede apreciar en el mapa de la página 402, en zonas cuya propiedad se atribuía Argentina.

Hallándose Inglaterra con la atención concentrada en otras partes, en cuestiones de más trascendencia, comenzó la batalla por las tierras heladas, literalmente la «guerra fría». Fríos, pero corteses informes fueron intercambiados entre Londres, Buenos Aires y Santiago. Los mismos se vieron acompañados por una serie de expediciones inglesas y argentinas, a las cuales se unieron los chilenos posteriormente, provocando un forcejeo saturado de argumentos que sancionaron, casi siempre pacíficamente, los exploradores.

Emblemas nacionales pintados sobre los muros de solitarias cabañas o en las escasas rocas que se hallan libres siempre de capas de nieve, fueron borrados y cambiados por los rivales. La Ciencia, sin embargo, se ha beneficiado con la disputa, pues en 1943 el Almirantazgo británico organizó la Operación *Tabarin*, en virtud de la cual quedaron establecidas de un modo permanente estaciones meteorológicas en las dependencias de las islas Malvinas.

El programa de investigaciones científicas, en Geología y Biología, fue iniciado, ampliándose después, cuando en 1945 el proyecto quedó a cargo de la *Colonial Office*. Así comenzó una empresa científica (que tres años más tarde había de ser regida por el gobernador de las islas Malvinas), la cual, aunque política en su origen, ha rendido, merced a las expediciones organizadas anualmente, grandes servicios. Inevitablemente, dichas actividades exploratorias han tenido sus derivaciones políticas. Los jefes de las diversas bases, en número de una docena o más, han sido alistados como magistrados, jefes de correos, etc. De esta manera se ha desplegado cierta «actividad estatal», clara evidencia de lo que sucedería si esta disputa, por iniciativa de los ingleses o sudamericanos, fuese sometida a un tribunal internacional.

Mientras Inglaterra se esforzaba por consolidar su posición en el Antártico y las expediciones británicas y sudamericanas maniobraban para conseguir bases, aparecieron los Estados Unidos en la citada zona con la operación «Highjump», dirigida por el veterano explorador Richard E. Byrd. Comprendía una escuadra de trece buques y cuatro mil hombres, la más grande de las aventuras intentadas en el Antártico.

Byrd dividió su flota en tres grupos. Dos se concentraron en las aguas costeras de la Dependencia Ross y adjunto sector del Pacífico; el tercero se dirigió a Oates Land, rodeando Princesse Astrid Kyst.

Durante estas circunnavegaciones se llevaron a cabo vuelos de reconocimiento sobre el interior del continente y en 1947 (febrero), Byrd sobrevoló por segunda vez el Polo Sur. La Ciencia desempeñó un papel regularmente importante en el curso de dicha expedición. No hubo grupos que invernaran en el Antártico. El principal objetivo de la empresa fue el reconocimiento fotográfico y la creación de una base para apoyar posteriores reclamaciones estadounidenses sobre un dilatado sector antártico. Existía también el propósito de adiestrar a un gran número de hombres, teniendo en cuenta, indudablemente, la estratégica situación *vis-à-vis* con la antigua Unión Soviética en el Ártico.

Los americanos han adoptado una paradójica actitud: no han establecido reclamaciones ni reconocen las de los demás, pero se reservan los derechos emanados de la labor de sus exploradores.

En contraste con esto, sin embargo, los Estados Unidos propusieron en 1948 que toda la zona quedase bajo la tutoría de las Naciones Unidas. Éste fue el primer esfuerzo que se llevó a cabo para racionalizar la posición política del Continente Antártico. Pero no se llegó a nada, en parte, porque la antigua Unión Soviética, que no había sido consultada, declaró claramente en 1950 que no reconocería ninguna decisión sobre el futuro del Antártico de no mediar ella en las negociaciones que se entablaran a tal efecto.

A mediados del siglo pasado se registraron algunas fases sorprendentes en la evolución de la exploración en el Antártico. El Gobierno australiano significó en 1949 su intención de concentrar su interés de un modo práctico y permanente en

dicho territorio creando una sección antártica dentro de su departamento de negocios extranjeros.

A esto siguió cinco años más tarde el establecimiento de la primera base australiana fija en el continente, concretamente en Mawson y MacRobertson Land.

Ello fue obra de la expedición nacional australiana, que desde la guerra ha mostrado una gran actividad en la exploración científica de las islas subantárticas, isla Heard, isla Macquarie y Kerguelen. A partir de entonces dichas expediciones australianas; asesoradas por el veterano explorador *sir* Douglas Mawson, y enérgicamente fomentadas y dirigidas por el físico Phillip Law han sido verdaderos acontecimientos anuales, comparables en cuanto a la continuidad de los esfuerzos con las varias fases del programa de investigación y desarrollo concebido por Inglaterra.

A mediados del siglo pasado, también, se apreció el resultado de los trabajos de Paul-Emile Victor: el retorno de Francia al continente Antartico, a la sección tradicionalmente francesa, la Terre Adélie de Dumont d'Urville. En 1947-1948 hubo aún otra expedición organizada por los Estados Unidos, la de Ronne, que utilizó la antigua base de Byrd, establecida en 1939-1941, Stonington Island, al oeste de Graham Land. Registróse una novedad: en la expedición figuraban dos mujeres, las primeras que pasaron un invierno en el Antártico.

En 1949 se organizó una nueva empresa que anunciaba una actitud inédita con respecto a la exploración en el Antártico. Tratábase de la expedición noruego-británico-sueca a Dronning Maud Land. Era aquélla la primera de carácter internacional que tenía por objetivo el Antártico. El hombre que concibió la idea, desentendiéndose absolutamente de las cuestiones políticas o estratégicas, fue el profesor Hans W. Ahlmann, geógrafo sueco.

Durante varios años había estado estudiando las posibles causas del retroceso de la cubierta de hielo en el Ártico, argumentando que si aquél era debido a algún cambio climático global la confirmación de tal hipótesis debería buscarse en el Antártico, como ya sugirieran los informes de los miembros de la breve expedición alemana de Alfred Ritscher, que visitaran Dronning Maud Land en 1939, y en los que se aludía a ciertas zonas libres de hielos.

Noruega costeó y organizó la expedición, pero Suecia e Inglaterra (a través de la *Royal Geographical Society* y el Instituto Polar Scott, de Cambridge), representaron papeles importantes en el desarrollo de la citada empresa. Debido al genio de su principal organizador, Harald Sverdrup, director del instituto polar noruego, de Oslo, la expedición fue posiblemente la más productiva, desde el punto de vista científico, de todas las efectuadas hasta entonces, sólo superada por la expediciones que se emprendieron en el Año Internacional Geofísico (1957-1958).

En 1905, el historiador del Antártico, el doctor Hugh Robert Mill, pidió en su libro *Siege of the South Pole* el establecimiento de un comité internacional «que planeara, no una expedición, sino un sistema de investigación por medio de observatorios fijos y expediciones simultáneas y consecutivas».

Ésta era precisamente la idea que respaldaba las operaciones llevadas a cabo en el Antártico por obra del Año Internacional Geofísico, sucesor en el aspecto general más que en el polar de los años internacionales de 1882-1883 y 1932-1933. A diferencia de lo ocurrido en éstos, en el Geofísico la atención se concentraría directamente en el Antártico. La influencia de su gran masa de hielos sobre el tiempo y en la dinámica oceanográfica y atmosférica; los problemas planteados por la, relativamente, poco estudiada aurora antártica, cuyo brillo había desconcertado a tantas generaciones de exploradores; la posibilidad de dirigir la investigación desde la meseta polar meridional a la ionosfera durante las horas sin sol del largo invierno: he ahí varias de las ventajas científicas que se derivaban de la concentración de los trabajos en el Antártico.

El Año Internacional Geofísico (1957-1958), en el que participaron una docena de naciones, dando lugar al establecimiento de cincuenta bases, se dedicó más que a la exploración a las actividades científicas, de un tipo que excede a la noticia geográfica dada en el presente libro. Sin embargo, a causa de las nuevas técnicas empleadas, a las nuevas directrices señaladas en cuanto al servicio de transportes y abastecimientos, que parecían anunciar un nuevo futuro para el viaje polar, es preciso citar ciertos acontecimientos.

Figuran entre los más interesantes los primeros vuelos directos entre Nueva Zelanda y el continente Antártico, llevados a cabo en 1955-1956, y el establecimiento, en 1956-1957, enteramente por vía aérea, de la estación «Amundsen-Scott» en el Polo Sur Geográfico, perteneciente a los Estados Unidos. Tal hecho, que trajo como consecuencia la primera invernada en aquel punto, dio lugar a otros memorables, de que fueron protagonistas los aviadores americanos, en circunstancias poco divulgadas. Apuntábase así también hacia un nuevo método en las exploraciones antárticas. Éste se basaba en el rápido transporte de hombres y perros, vehículos, tractores, trineos motorizados y víveres, a puntos estratégicos, desde los cuales se podía emprender una acción enérgica, local, como se había intentado ya en el Ártico.

El año 1953 ha de ser mirado como uno de los más importantes en la historia antártica. Corresponde el primero a la época de mediados del siglo XIX, a los días de James Clark Ross, Dumont d’Urville y Wilkes; el segundo es el de los primeros años de la vigésima centuria, cuando *sir* Clements Markham y la *Royal Geographical Society* originaron el renacimiento internacional de las exploraciones en el Antártico, para el cual el americano Matthew Fontaine Maury había señalado cuarenta años antes el camino.

Aquél no fue solamente el año en que los comités internacionales del Año Internacional Geofísico elaboraron los planes necesarios para su combinada empresa científica, sino también la fecha en que J. M. Wordie, presidente de la *Royal Geographical Society* y antiguo compañero de Shackleton, forjó un lazo de unión con el pasado al hacer revivir la idea, en sorprendente contraste con las operaciones

internacionales en curso, estáticas en buena parte, de una expedición transantártica exclusivamente británica.

La idea de semejante empresa, dentro de la tónica de la concebida por Shackleton (desde el mar de Weddell al mar de Ross, vía el Polo), había sido meditada por varios exploradores ingleses, entre ellos el que sería el jefe de la expedición, el doctor Fuchs, posteriormente *sir* Vivian Fuchs.

El año 1953 pareció ser el momento adecuado para ventilar aquel plan. *Sir* Edmund Hillary había llevado a cabo aquel verano el primer ascenso al monte Everest y todo indicaba que el público acogería con entusiasmo un intento para realizar la primera travesía del continente Antártico.

Después de recibir el apoyo inicial de la *Royal Geographical Society*, en 1954, el proyecto fue puesto rápidamente en marcha. El Gobierno inglés votó un importante crédito. Al año siguiente partió una expedición de reconocimiento, que logró, por escaso margen, penetrar en el mar de Weddell y establecer la *Base Shackleton*. Ésta no fue la primera instalada en el sector inglés del Antártico. En efecto, Argentina, utilizando por vez primera el rompehielos *General San Martín*, había instalado una estación meteorológica en el banco de hielo de Filchner en 1954-1955.

La primera travesía terrestre del continente Antártico por Fuchs y sus hombres (tras haber dejado *sir* Edmund Hillary depósitos en determinados puntos, reconociendo además la ruta desde el mar de Ross al Polo), fue realizada entre el 24 de noviembre de 1957 y el 2 de marzo de 1958, visitando los expedicionarios la estación del Polo Sur, mantenida por los Estados Unidos, en el camino.

A despecho de las grandes dificultades halladas en las inmediaciones de la costa del mar de Weddell, donde los «Sno-Cats» de la expedición se vieron cogidos en un laberinto de ocultas grietas, de extensión nada corriente, la travesía se realizó con una precisión casi militar, con un error de un día sobre la fecha prevista.

Pero dicha travesía, llevada a cabo de una manera tan resuelta, no fue la única ni la más importante de las empresas logradas por los miembros de aquella expedición. Se exploró la región comprendida entre el mar de Weddell y el Polo, por vez primera. Además, dentro de los límites impuestos por la estación antártica a una caravana motorizada concentrada en la tarea de aquel viaje de más de dos mil millas, se hizo no poco trabajo de carácter científico, particularmente un estudio sísmico del continente.

Este estudio reveló profundidades en el hielo de hasta 2700 metros, con muchos *altos* picos bajo él. Localizóse un valle por debajo del Polo Sur Geográfico. Antes y en el curso del gran viaje polar los aviones realizaron misiones de reconocimiento y apoyo, incluyendo la colocación de depósitos avanzados. El 6 de enero de 1958, J. H. Lewis, pilotando un *Otter*, volaba sin escalas a través del continente. Los aparatos de varios motores de la operación «Deepfreeze», montada por los Estados Unidos dentro del Año Internacional Geofísico, habían hecho con anterioridad cierto número de vuelos transcontinentales pero el de Lewis fue el primer monomotor que realizó la

expresada hazaña.

El viaje transantártico de *sir* Vivian Fuchs ha sido considerado «uno de los más grandiosos de todos los tiempos». Rusia realizó un viaje aún más largo y al participar en el Año Internacional Geofísico, volvió a entrar en la exploración en el Antártico en 1955 por primera vez desde los días de su gran explorador Bellingshausen.

En el viaje mencionado fueron cubiertas unas 3700 millas, pasando la ruta a seguir por los expedicionarios por el Polo Sur, el Polo Sur Magnético y el Polo de Relativa Inaccesibilidad, el punto del continente Antártico más alejado de la costa. El Ártico, como ya hemos visto, ha pasado de la fase de exploración a la de explotación. Pero transcurrirán todavía muchos años antes de que se pueda afirmar que los seis millones de millas cuadradas del continente Antártico han sido suficientemente exploradas.

¿Y cuál es entretanto el futuro de ese continente? Puede ser útil como campo militar de adiestramiento en técnicas polares, un campo alejado de ojos demasiado curiosos… Las aguas libres de hielos del paso de Drake, al norte de las Shetland del Sur, podrían proveer una ruta entre el Atlántico y el Pacifico, sustituyendo al paso del Noroeste en el caso de quedar cerrado el canal de Panamá. Pero en comparación con la importancia estratégica del Ártico, éstas son cuestiones de secundaria importancia.

Económicamente, la riqueza del Antártico radicó en sus mares, en la industria ballenera, que arrojó grandes beneficios. Pero ese continente, parcialmente explorado nada más, puede causar sorpresas aún. Han sido localizados yacimientos de carbón, estaño, plomo, cobre, hierro, incluso oro… En una extensión territorial tan inmensa nada de particular tendría que se encontraran pozos petrolíferos, uranio, etc.

Pero la explotación económica constituye el más arduo de todos los problemas. Las distancias son enormes, emergiendo de entre los hielos sólo unas cuantas rocas, libres de aquéllos. En tales condiciones resulta difícil que una explotación arroje beneficios. A menos que la escasez de ciertos elementos en el mundo obligue a los hombres a fijar sus ojos definitivamente en el continente Antártico e impulsados por la necesidad inventen nuevas técnicas.

Se ha sugerido la idea de convertir el Antártico en gigantesco almacén que sirva para albergar los sobrantes mundiales en víveres. Instalaciones atómicas podrían ser utilizadas para transformar aquellas frías regiones, de un modo semejante a como se procede actualmente con las desérticas de los climas tórridos. Se ha pensado en la posibilidad de convertir los vendavales que durante tantas generaciones amedrentaron a los exploradores del Antártico en fuentes de energía… Con el tiempo quizá se llegue a poder aprovechar el calor latente de las enormes masas de hielo.

Pero éstas son ideas típicamente Wellsianas. Aunque tal vez llegue un día en que sean realidad. Entretanto, la Ciencia, antes que la economía o la estrategia, constituye la clave del futuro del Antártico. El hombre se enfrenta aquí con una tarea de investigación y exploración científicas, en el seno del más grande laboratorio geofísico. El Antártico, como el Ártico, ocupan ya un lugar importante en la nueva

«era del espacio».

Ofreciendo el Antártico tan escasas recompensas, uno se pregunta por qué ha de suscitar tantas rivalidades entre las naciones, por qué son tan difíciles de resolver los problemas de soberanía planteados.

Como hemos visto, en ese sentido los Estados Unidos efectuaron un esfuerzo, sugiriendo en 1948 la colocación de los remotos parajes bajo la tutoría de las Naciones Unidas. En 1956, inspirada al parecer por Nueva Zelanda, la India formuló una propuesta similar. En 1958 el presidente de los Estados Unidos llevó a cabo un nuevo intento para solventar el problema antártico. En el memorándum que dirigió a once países, entre los cuales figuraba la antigua Unión Soviética, atrajo la atención de todos sobre la fácil cooperación lograda durante el Año Internacional Geofísico, proponiendo como prolongación de éste la firma de un tratado en el que se declarara la libertad de la investigación científica en el Antártico, la libre utilización de esta zona con fines pacíficos, de un tipo u otro.

Este documento, no obstante, contenía ciertas cláusulas a las que la antigua Unión Soviética opuso objeciones. Los Estados Unidos, al parecer, se reservaban todos sus derechos sobre el Antártico, incluyendo el de formular reclamaciones territoriales; sugeríase lo mismo para otras naciones… En su contestación, la Unión Soviética, en tanto atraía la atención, como ya hicieran los americanos, hacia los descubrimientos de sus primeros exploradores, se reservaba todos los derechos (como también hicieran los Estados Unidos), basados en sus descubrimientos, rechazando cualquier sugerencia de cláusulas tendentes a salvaguardar las reclamaciones existentes.

Y ahí sigue todo… Hasta la disputa surgida entre Inglaterra, Argentina y Chile, que ha enmarañado todas las conversaciones políticas acerca del futuro del Antártico, sigue sin ser resuelta, pues los citados países sudamericanos, que basaban sus reclamaciones en derechos heredados de España, se negaron a someter el caso al Tribunal Internacional de La Haya.

Más adelante se registraron algunos progresos temporales, cuando todos los países con intereses en el Antártico, incluidos Inglaterra, Argentina y Chile, firmaron en Washington, el 1.º de diciembre de 1959, un tratado que aseguraba la utilización del Antártico para propósitos pacíficos, facilitando la investigación científica. Al firmar el tratado, las partes contratantes no renunciaban a sus reclamaciones pero en cambio el documento prohibía la ampliación de aquéllas o el establecimiento de otras nuevas. En virtud de dicho tratado, por consiguiente, la situación política en el Antártico ha quedado «congelada», en beneficio de la paz internacional y la colaboración científica.

Estas fricciones de tipo político, lejos de impedir el progreso de las exploraciones, han favorecido el avance de las mismas, ya que son contadas las expediciones actuales que no se organizan a base de subvenciones oficiales de los gobiernos respectivos. Y, por otro lado, esos fondos sólo se libran cuando se aprecian ventajas políticas, cuando se observa un refuerzo de la soberanía…

En realidad, dadas las enormes distancias, el coste de los buques, de los aviones, que hoy se emplean corrientemente, una expedición al Antártico no puede ser obra exclusiva de una organización privada, aunque ésta cuente con un respaldo comercial e industrial.

En el Ártico, en cambio, quedan todavía valiosas zonas que aguardan la investigación biológica, o geológica, labor que puede ser realizada por pequeños grupos, con un costo muy bajo. En muy raras ocasiones ha habido expediciones de esta clase en el Antártico. Ahí está el caso del explorador inglés Duncan Carse, quien, de 1951 a 1957 reconstruyó el mapa de Georgia del Sur… Pero, hablando en términos generales, los días de las expediciones privadas al Antártico han desaparecido definitivamente.

Entretanto, ¿qué sucede geográficamente en las regiones polares? Superficialmente, el escenario polar no ha sufrido mucha alteración. No obstante, las nieves y hielos del Ártico han disminuido, lo que es motivo de gran preocupación, y el agujero en la capa de ozono en la zona de la Antártida está aumentando de forma alarmante.

En el continente Antártico se ha registrado la más baja temperatura del mundo (—125º F); la capa de hielo tiene en algunas partes tres millas de profundidad.

No obstante, existe la impresión de que el Ártico y el Antártico están cambiando y que su capa de hielo se funde poco a poco, incrementando el caudal líquido de los océanos. Quizás, en un remoto futuro, expresado en términos de tiempo geológico, cuando las bajas costas hayan quedado sumergidas, en virtud de los nuevos niveles oceánicos, pueda el Ártico registrar el clima mediterráneo que tenía antes de la Edad del Hielo. Una lujuriante vegetación aparecería entonces de nuevo dentro del Círculo Antártico lo que haría que el nivel del mar aumentara inundando muchas de las zonas costeras más bajas. Pero hasta que eso suceda, la exploración polar continuará siendo un reto, lo que siempre fue para aquellos que buscan el conocimiento y la aventura.

La exploración polar antártica se convierte en permanente

La exploración y estudio de la Antártida prosigue —en este principio del siglo XXI, de forma sistemática a base de estaciones científicas de diversas naciones que realizan numerosos programas, con ayuda de un sofisticado material y cómodas bases permanentes o temporales. El transporte se ha solucionado con tres elementos ultramodernos: tractores, aviones y rompehielos; los equipos de perros tirando de un trineo se han convertido casi en un recuerdo, salvo en algunas grandes bases que los utilizan en faenas auxiliares o deportivas. Los rompehielos pueden desplazar hasta 8000 tn y romper placas de hielo de hasta 4,50 metros de grosor. La expedición Byrd (1933-1935) introdujo allí los primeros tractores polares. Hoy en día la gama va de trineos a motor de 225 kilos a grandes tractores de 35 toneladas —capaces de

remolcar un tren de trineos de 50 toneladas—. Desde 1956 argentinos y británicos han sido capaces de abrir un paso anual a través del mar de Weddell y con la colocación en órbita del satélite Essa-3 por los EE. UU. —en 1967— se consigue averiguar el espesor del hielo para trazar las rutas más adecuadas. Otras estaciones orbitales le han sucedido en su función.

La estación norteamericana de McMurdo —cerca de la primera de Scott— es la más grande y cuenta con dos aeródromos, pistas de ceniza, campo de helicópteros y numerosos túneles y barracones inmersos en un mar de cables, embalajes y restos diversos; su población oscila entre unas cien personas en invierno y un millar largo en el verano. Una red de bases menores —en los archipiélagos adyacentes, ocupados en la operación Tabarin, 1943— facilita la llegada y aclimatación de los relevos. Las estructuras metálicas desmontables y prefabricadas, han solucionado el problema de la malformación de las instalaciones por las presiones de los hielos. Pese a todos los adelantos, un largo rosario de accidentes sigue salpicando la presencia humana en el Sexto continente.

Los glaciólogos son los científicos que trabajan con mayor intensidad en las bases —para averiguar las variaciones en la capa de hielo y su efecto en la temperatura general del planeta—. En 1968 los americanos de la Byrd practicaron un agujero de un metro de diámetro a través de 2000 metros de hielo, hasta alcanzar la roca subyacente.

El marco jurídico de la acción internacional es el Tratado Antártico —firmado el 1.º de diciembre de 1959 por 12 gobiernos; se han ido integrando en él otros países— y agrupa a Estados Unidos, Rusia, Gran Bretaña, Alemania, Japón, Francia, Nueva Zelanda, Noruega, China, India, España, Brasil, Bulgaria, Dinamarca, Italia, Perú, Polonia, Rumania, Uruguay, Argentina, Chile y Sudáfrica; algunos de sus miembros, como Checoslovaquia, han desaparecido del mapa. En 1977 se acordó que no se permitiría la instalación de ninguna explotación comercial en el continente de más de 16,5 km^2, lo que se reforzó por el protocolo de Madrid de 1991, declarando a la Antártida como reserva natural consagrada a la paz y la ciencia. Los intentos de crear un flujo turístico hacia el continente helado se han limitado a sobrevolar en vuelos turísticos el Polo Sur en determinadas fechas. En abril de 2000 la Prensa informó que el barco español *Hespérides*, al regreso de su campaña anual, frente a la costa de Almería, procedió al rescate de los cinco ocupantes de una «patera». Uno de ellos falleció a poco de ser izado. Otro drama.

El fin de la guerra fría desbloquea la investigación en el Ártico

Una red de instalaciones estratégicas: aeropuertos y estaciones de radar, destacamentos navales y observatorios meteorológicos, campos petrolíferos y pesquerías, se fue tejiendo en el Ártico a partir de los años 40, tras su brusca

conversión en una zona «caliente» en las pugnas internacionales. Los convoyes del Ártico, durante la Segunda Guerra Mundial, son uno de los episodios más paradigmáticos del conflicto general y pusieron los mares y las tierras boreales en el centro de las pugnas imperiales:

De 1941 a 1945, los aliados enviaron 775 navíos de los que 78 fueron hundidos por los alemanes, con un total de 4.300 000 toneladas de material, por la ruta del Ártico, algo así como el 25% de la ayuda total a la URSS. Los sumergibles germanos acecharon convoyes aliados en todos los rincones del citado océano. En Groenlandia hubo una particular guerra de patrullas daneso-americanas y esquimales contra las estaciones meteorológicas alemanas; los barcos alemanes cañonearon Spitsbergen y la costa siberiana; el corsario *Komet* irrumpió en el Pacífico por Bering tras haber seguido la ruta del paso del Nordeste, con ayuda de los rompehielos soviéticos.

Con la llamada guerra fría, los rusos tendieron una red de bases submarinas y estaciones de radar entre la estación naval de Murmansk y las del Pacífico —Anadir y Petropaulovsk—. Los americanos integraron en la OTAN su red de bases aéreas de Alaska, Groenlandia, Canadá e Islandia —en 1951— y crearon un gran complejo militar en Thule. De esta competencia soviético-estadounidense son hechos destacados la navegación subpolar del submarino atómico ruso *Leninski Komsomol* —1962— o el accidente sufrido por un bombardero estadounidense en Groenlandia —en los 70—, cargado de bombas atómicas. Un Palomares ártico.

Las campañas científicas registradas en estas latitudes siempre tuvieron varios componentes simultáneos: militares, exploratorias, comerciales e investigadoras químicamente puras —si ello es posible—. En 1937, la URSS realizó un vuelo entre Moscú y California por encima del Polo. La línea aérea Tokyo-Los Ángeles hace décadas que funciona siguiendo esa ruta; en 1932 se consiguió el paso del Nordeste en una sola estación —a cargo de los soviéticos— y posteriormente se crearon bases para utilizar dicha vía marítima. La URSS anunció, en 1973, la instalación de la primera estación nuclear ártica, en la península de Kola, y en septiembre del mismo año la expedición del programa «Experimento polar» estableció un laboratorio invernal en el paralelo 79. Un acuerdo conjunto de EE.UU. y la URSS permitió el estudio del estrecho de Bering por satélite meteorológico, a partir del 71.

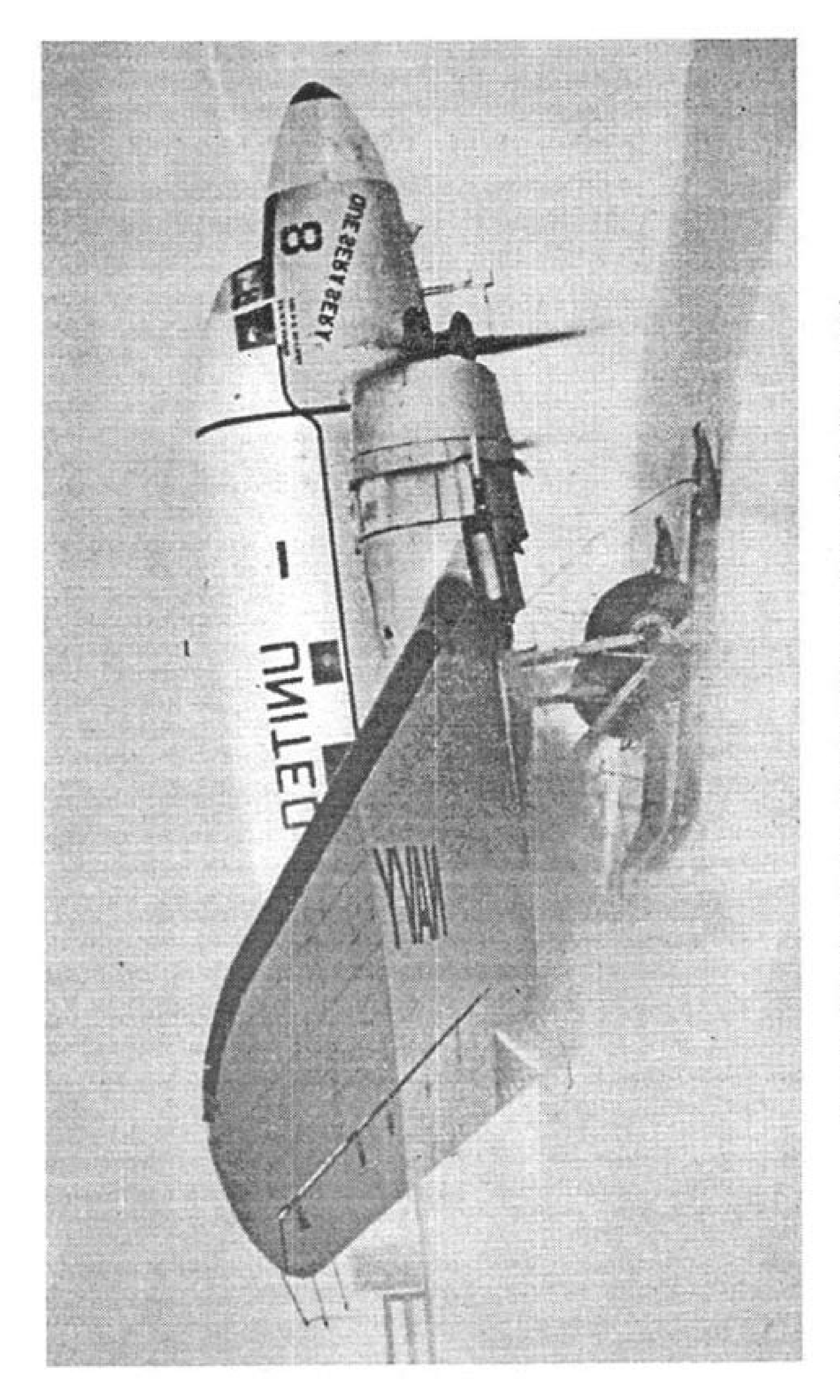
La caída del muro de Berlín y los cambios acelerados en la situación internacional, a partir de 1989, han mutado totalmente el panorama de las regiones hiperbóreas. Muchas de las antiguas instalaciones soviéticas sirven hoy como punto de partida de expediciones científicas y deportivas internacionales hacia el Polo Norte. Por ejemplo, la expedición española que llegó al Polo en abril de 1999 partió del cabo Artichesky, en el archipiélago de Severnaya Zemlya. Las preocupaciones internacionales actuales son de tipo ecológico: vertidos de petróleo, residuos nucleares y exterminio de focas, osos y ballenas y el estudio del deshielo de los glaciares por el recalentamiento de la Tierra. Los esquimales se ven cada vez más constreñidos y corren el peligro de extinción.

Peligro de deshielo total

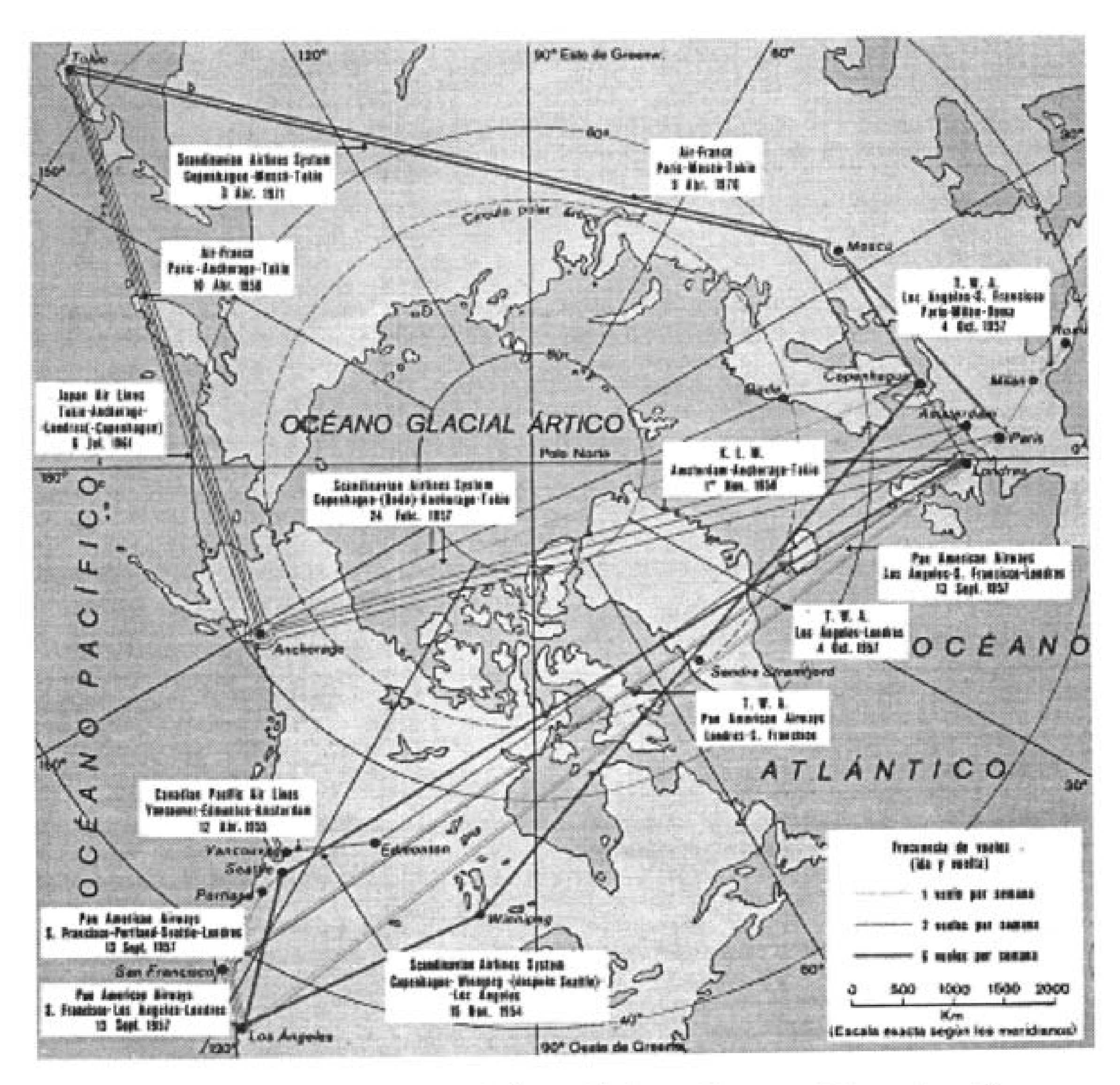
Mediciones efectuadas por los científicos del Worldwatch Institute, señalan que el espesor medio del hielo polar se ha ido reduciendo desde los años 50 en un cuarenta por ciento. Según Christopher Flavin, presidente de dicho centro, «el hielo ártico modera las cálidas corrientes del Golfo hacia el norte de Europa, siendo éste el factor determinante que hace atemperar las temperaturas que son la base de la prosperidad del Viejo Continente».

Por lo mismo, si se rompiese esta circulación de las aguas oceánicas, provocaría un profundo cambio climático en Europa y después una reacción en cadena que afectaría a todo el planeta.

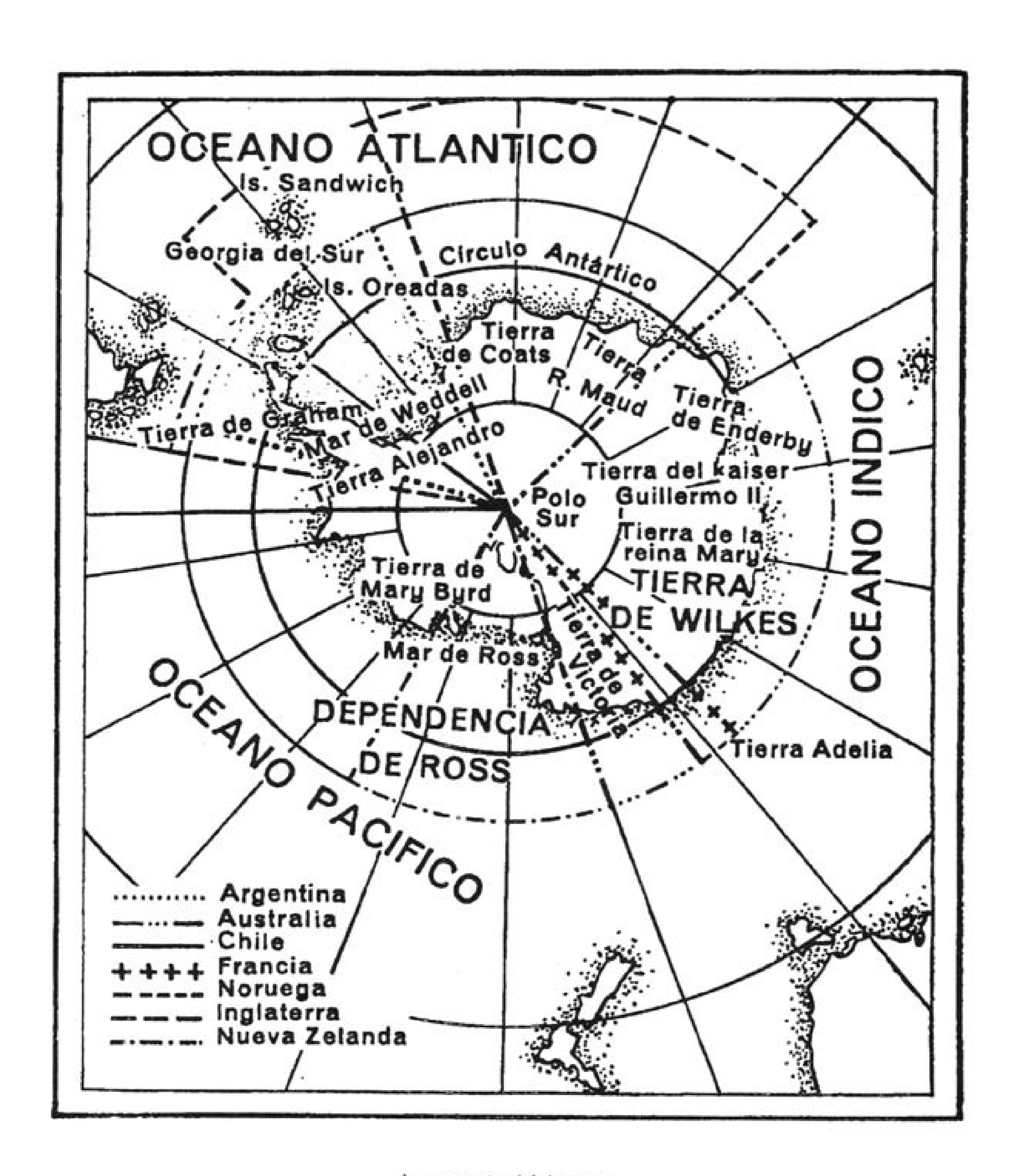
¿Camina el mundo hacia su destrucción total? Téngase en cuenta que la temperatura del planeta puede aumentar hasta 5 grados en 100 años, con las consecuencias que ello puede ir acarreando, y esto será debido al incremento de los gases de efecto invernadero (quema de petróleo, carbón y gas), que parece podría tener, no obstante, no un final, sino un atenuante, si finalmente se llega a un acuerdo en el protocolo de Kioto en Japón, del que los Estados Unidos parecen ser renuentes a su ratificación.



Un avión de la Armada de los Estados Unidos aterriza en el Polo Sur en 1956

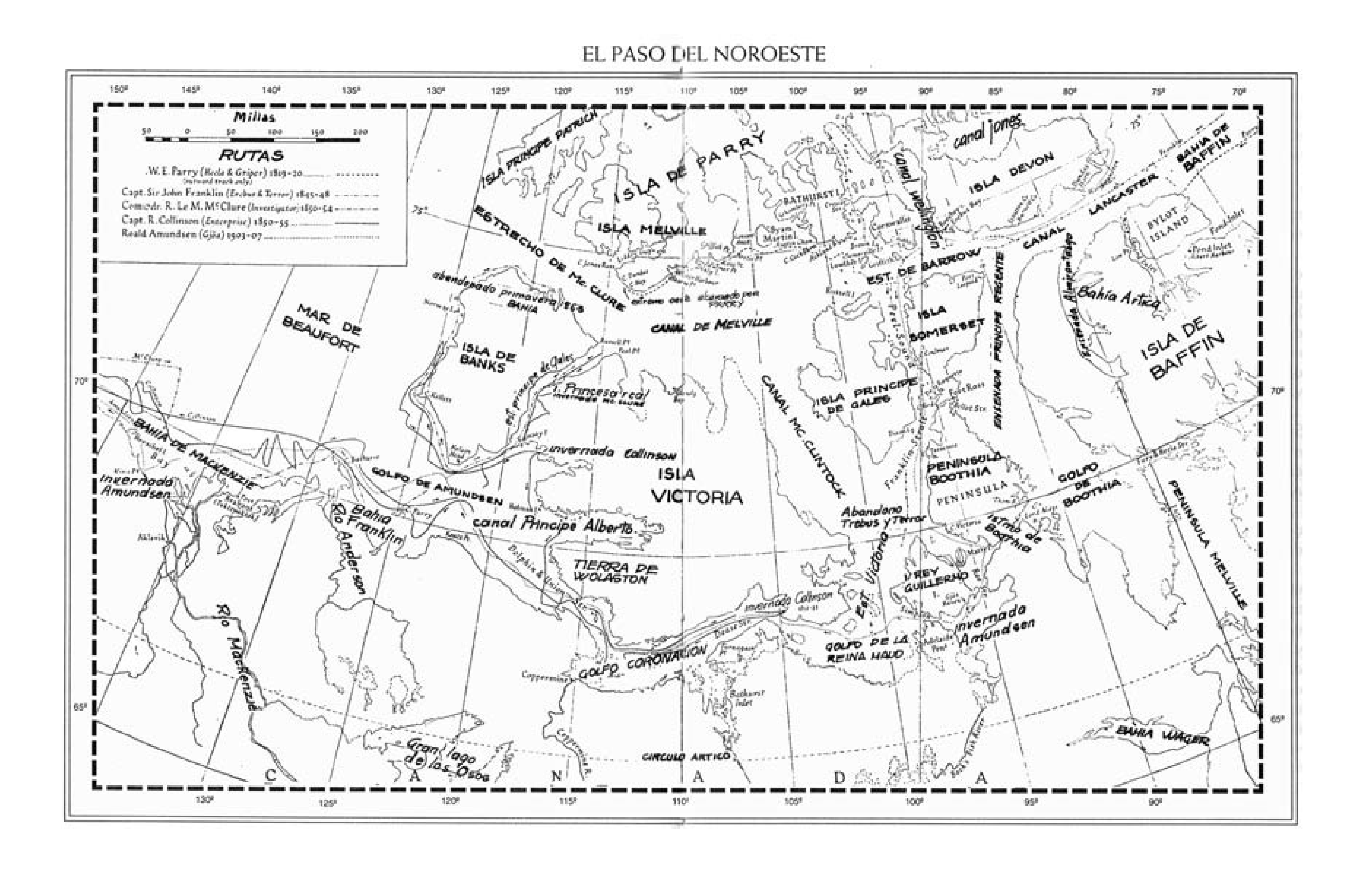


Líneas aéreas que siguen la ruta del Ártico. El primer avión comercial que sobrevoló esta ruta despegó de Copenhague en 1954



La partición del Antático

EL PASO DEL NOROESTE

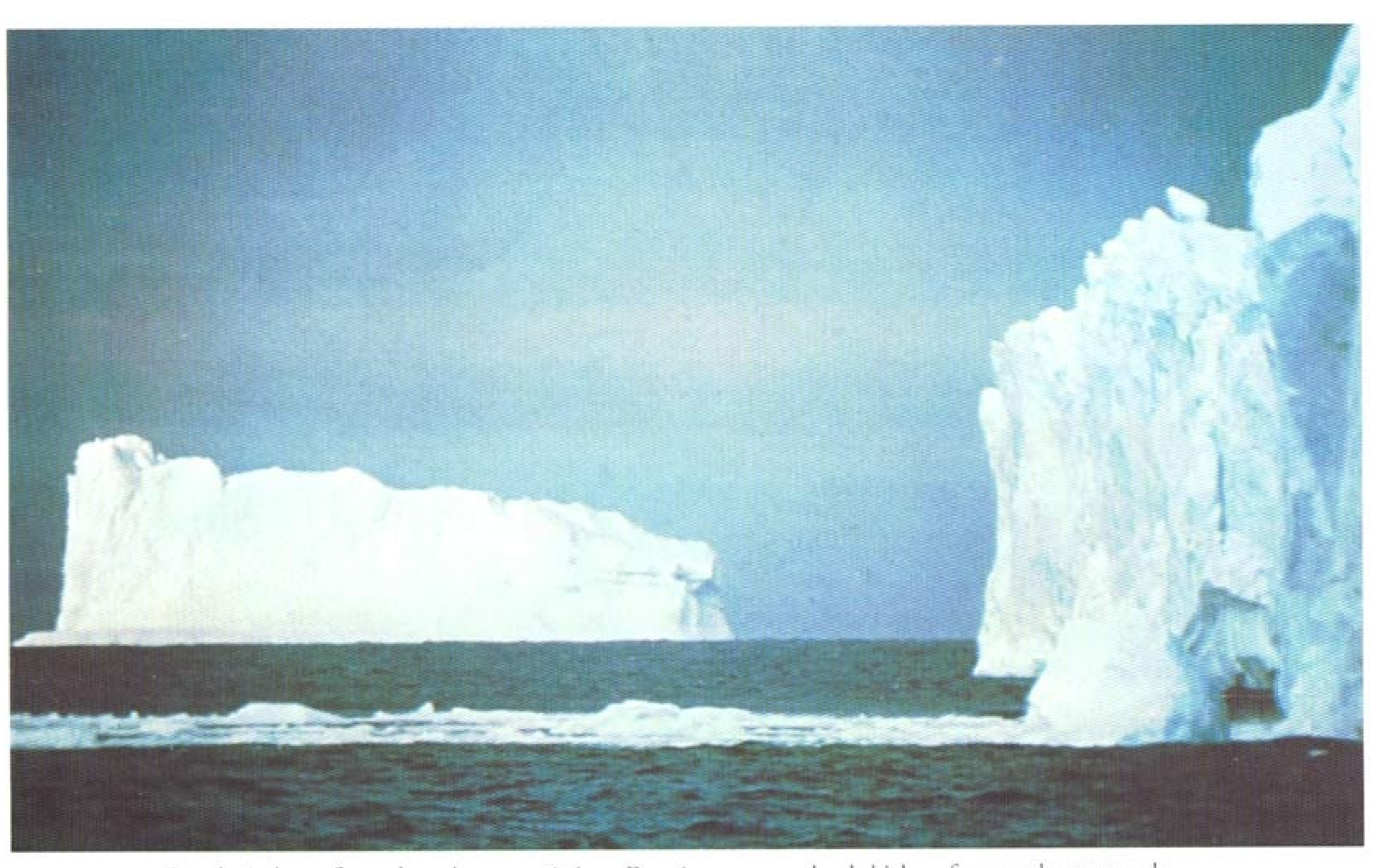




El *Discovery*, la nave empleada por R. F. Scott en su primer viaje antártico.



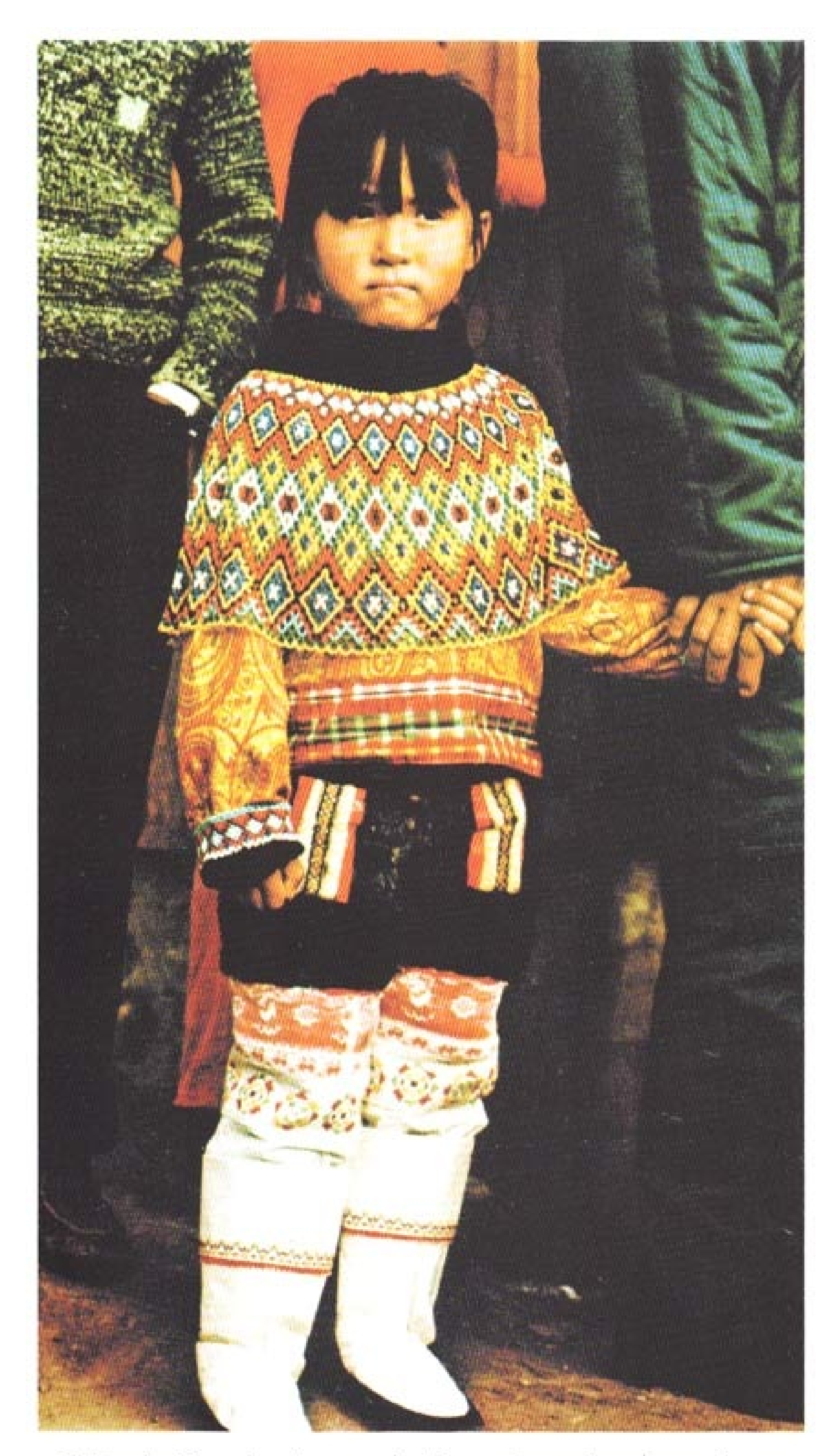
Esquimales transportando un kayak, una embarcación muy ligera, usada todavía para la caza de focas y aves marinas. El kayak se construye con pieles de foca ensambladas sobre un armazón de madera. En la parte superior presenta un solo orificio circular en el que se introduce el remero.



Grandes icebergs flotando en los mares árticos. Estas inmensas moles de hielo se forman al separarse de los glaciares costeros de Groenlandia y de las islas Spitzbergen en el Océano Glacial Ártico, y tienen forma redondeada, mientras que los de la Antártida, que se desprenden de la gran barrera de Ross, tienen forma tubular. Estos icebergs que van a la deriva, por lo general sólo emergen una séptima parte de su altura.



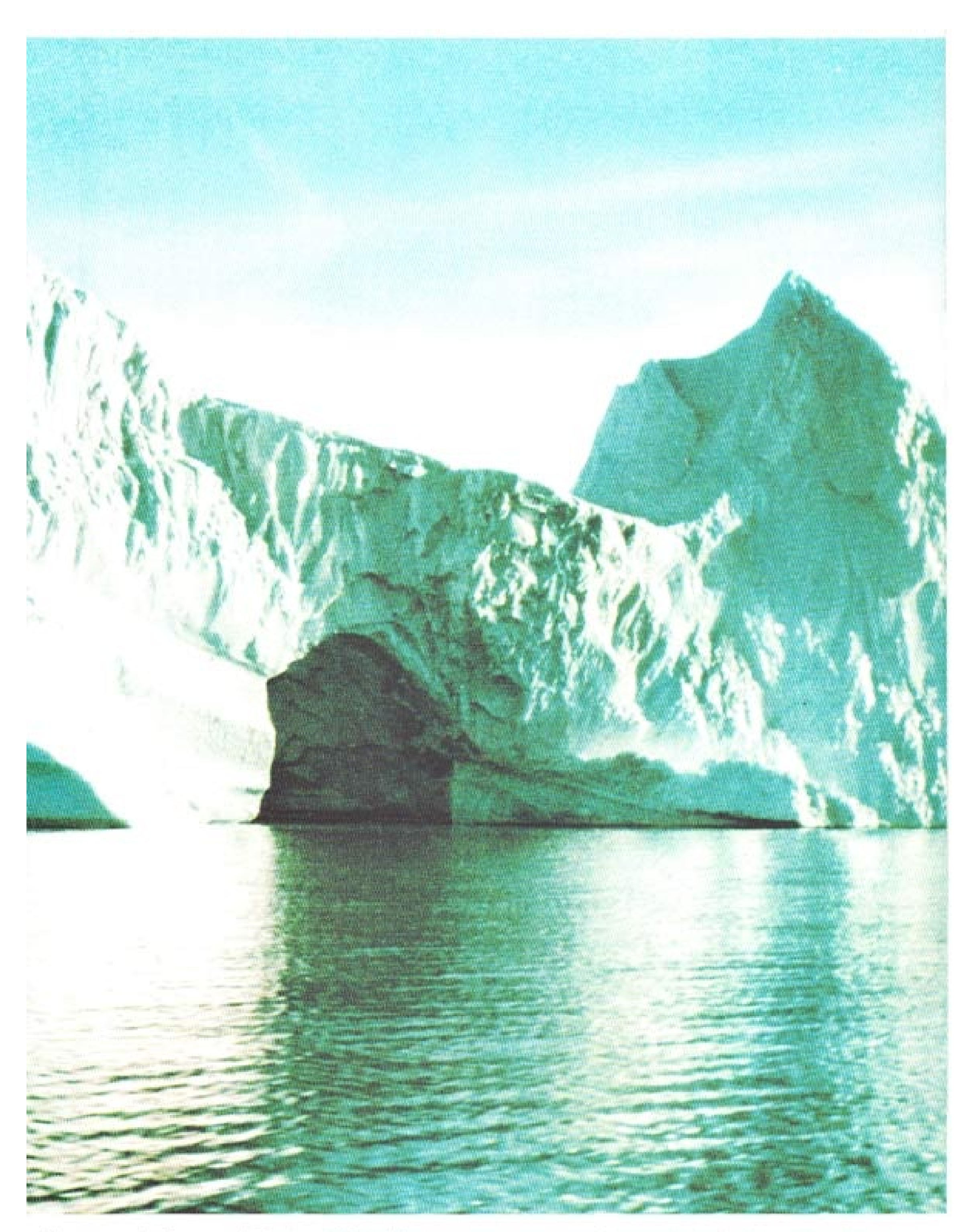
Encima de la gran masa de hielo que cubre como un manto las regiones polares y que, por lo general, es bastante plana, se pueden encontrar a menudo bloques de hielo («séracs») que se forman por el fraccionamiento de los glaciares y que convierten el camino de las expediciones en muy dificultoso.



Niña de Groenlandia con el típico traje nacional que visten las mujeres los días festivos. Los pantalones están confeccionados con piel de foca y las botas de cuero están adornadas con finos bordados.



En la parte oriental de Groenlandia, a la altura del paralelo 76, y siguiendo la línea de la costa se presenta ésta articulada en fiordos, bahías y ensenadas formados por icebergs.



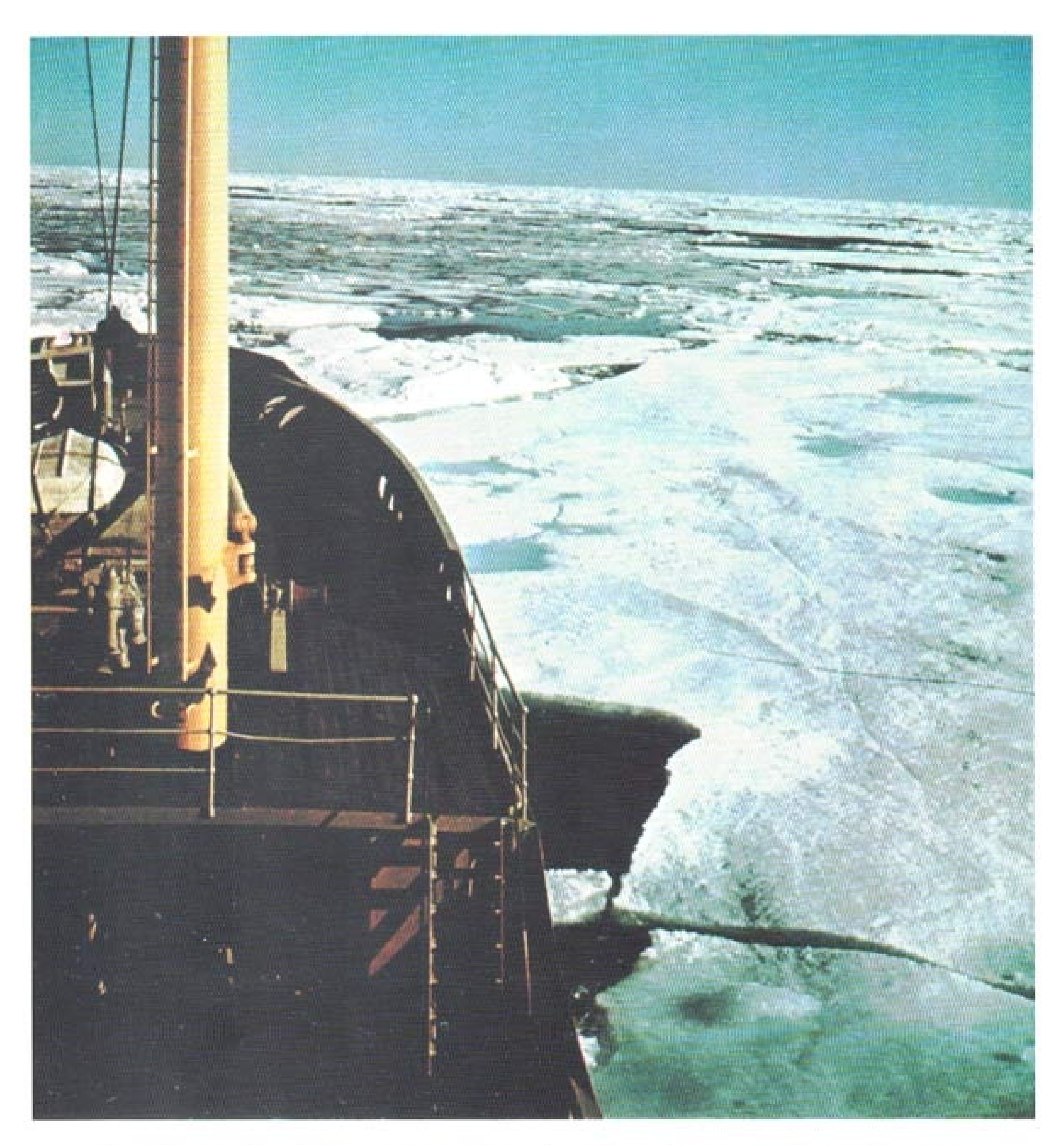
Gigantesco iceberg en el Océano Glacial Ártico. Estos enormes bloques de hielo desgajados de los glaciares son arrastrados por las corrientes hasta latitudes más meridionales, constituyendo un grave peligro para la navegación.



En la imagen puede verse el descuartizamiento de una foca, animal que resulta utilísimo a los habitantes de las regiones polares porque de él se aprovechan todas sus partes: la carne, que cruda o seca constituye una provisión necesaria; la grasa, que sirve de combustible para las lámparas; y la piel para confeccionar los vestidos que tanto abrigo proporcionan en estas áridas regiones.



El *igloo* esquimal es la típica choza construida con bloques de hielo que se sueldan por sí mismos. Hoy se usan sólo temporalmente cuando los esquimales han de efectuar largos desplazamientos para sus cacerías.



Barco rompehielos en los mares árticos. Equipados con motores potentes y con un casco muy robusto, estos rompehielos tienen la proa construida de tal forma que permiten a la nave subirse a la costra de hielo, quebrándola con su propio peso. Una hélice especial bajo la quilla aspira el agua bajo el hielo, con lo que éste se quiebra más fácilmente.



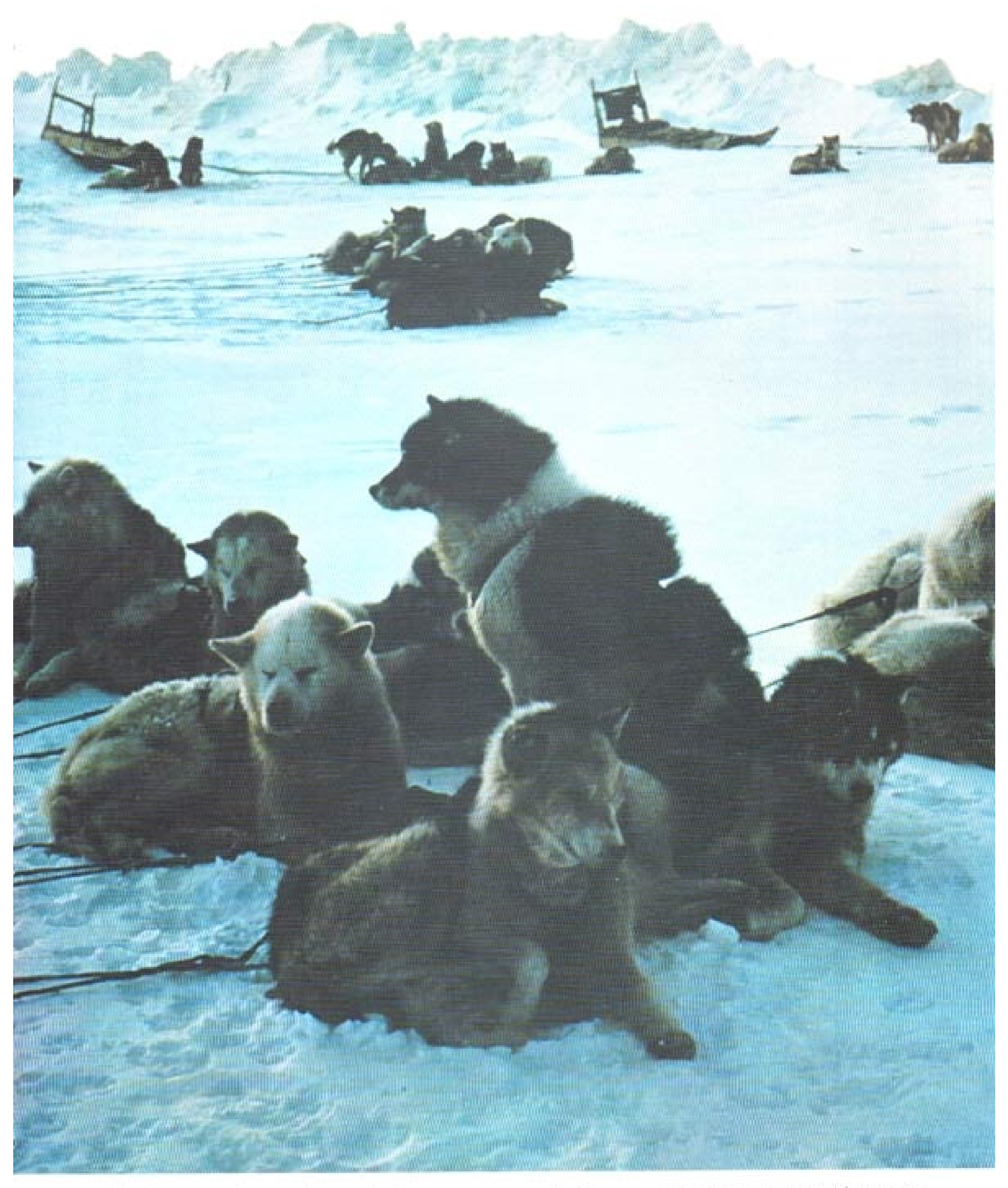
El petrolero *Manhattan*, y a su lado el rompehielos canadiense *McDonald*, navegando por el estrecho de McClure, en el paso del Noroeste. Esta ruta se llevó a cabo en 1969 habiendo salido de Chester, en Delaware en la costa atlántica de los Estados Unidos, a través de la bahía de Baffin hasta Prudhoe Bay, en la costa septentrional de Alaska.



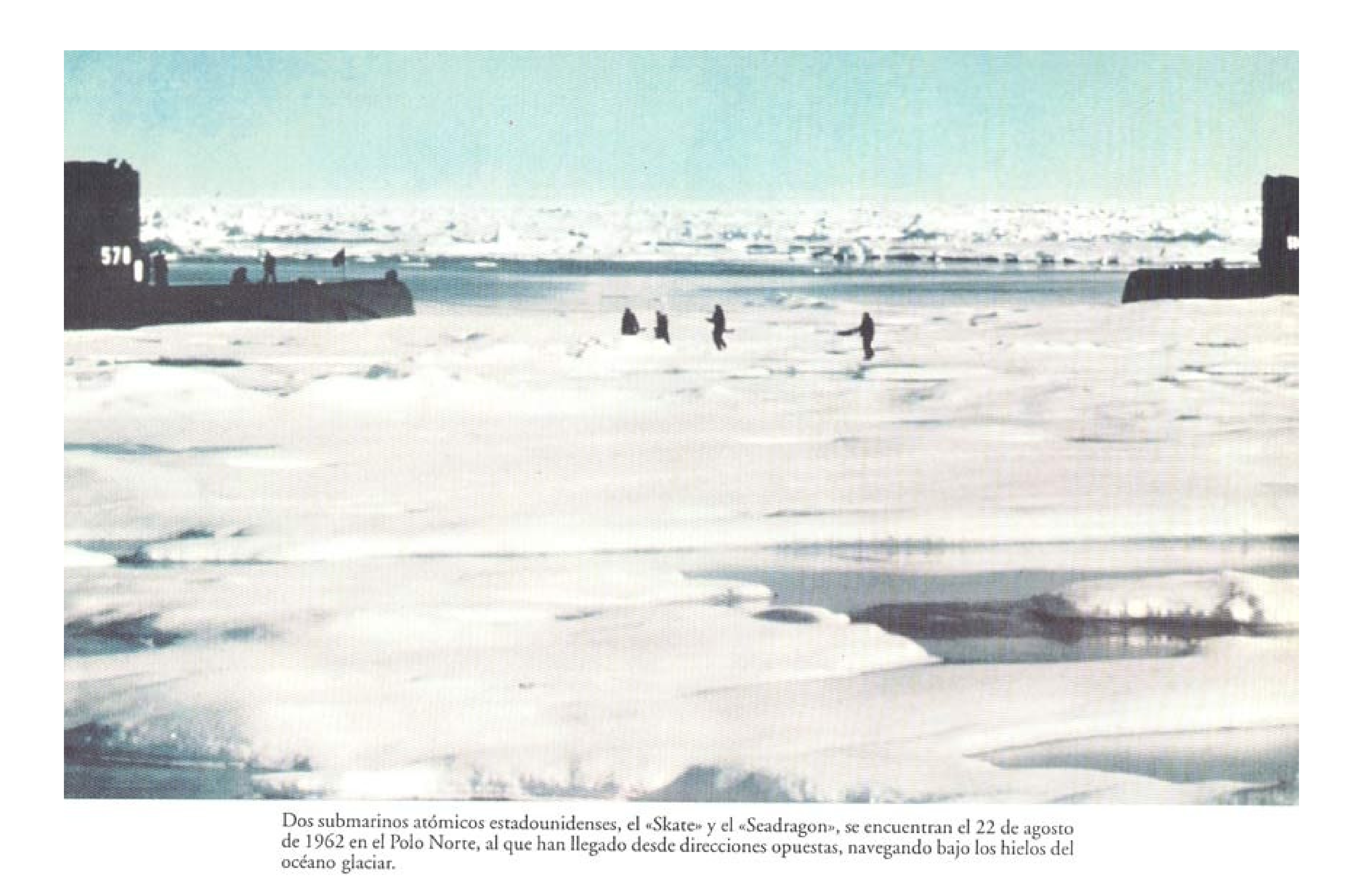
Extensión de la banquisa en las Regiones Árticas, según las estaciones y la dirección de la deriva de los hielos que, según han confirmado varias expediciones, es relativamente rápida. La estación rusa Polo Norte 4, establecida en 1954 al norte de la isla de Wrangel, un año después había ido a la deriva unos 2.500 km. Los pasos del Nordeste y del Noroeste, atravesados en 1876 y 1906, respectivamente, en la actualidad son recorridos por poderosos rompehielos.



Para resguardarse del intenso frío durante el reposo, se instala una tienda sobre dos trineos unidos, para que el suelo helado no toque el delgado pavimento de la tienda. Así basta un simple hornillo dentro de la tienda para caldearla en poco tiempo.



Un descanso durante la marcha de una caravana de trineos arrastrada por perros. Hoy estos trineos han sido sustituidos por vehículos orugas. Los perros polares se caracterizan por su gran resistencia y rapidez en la carrera.



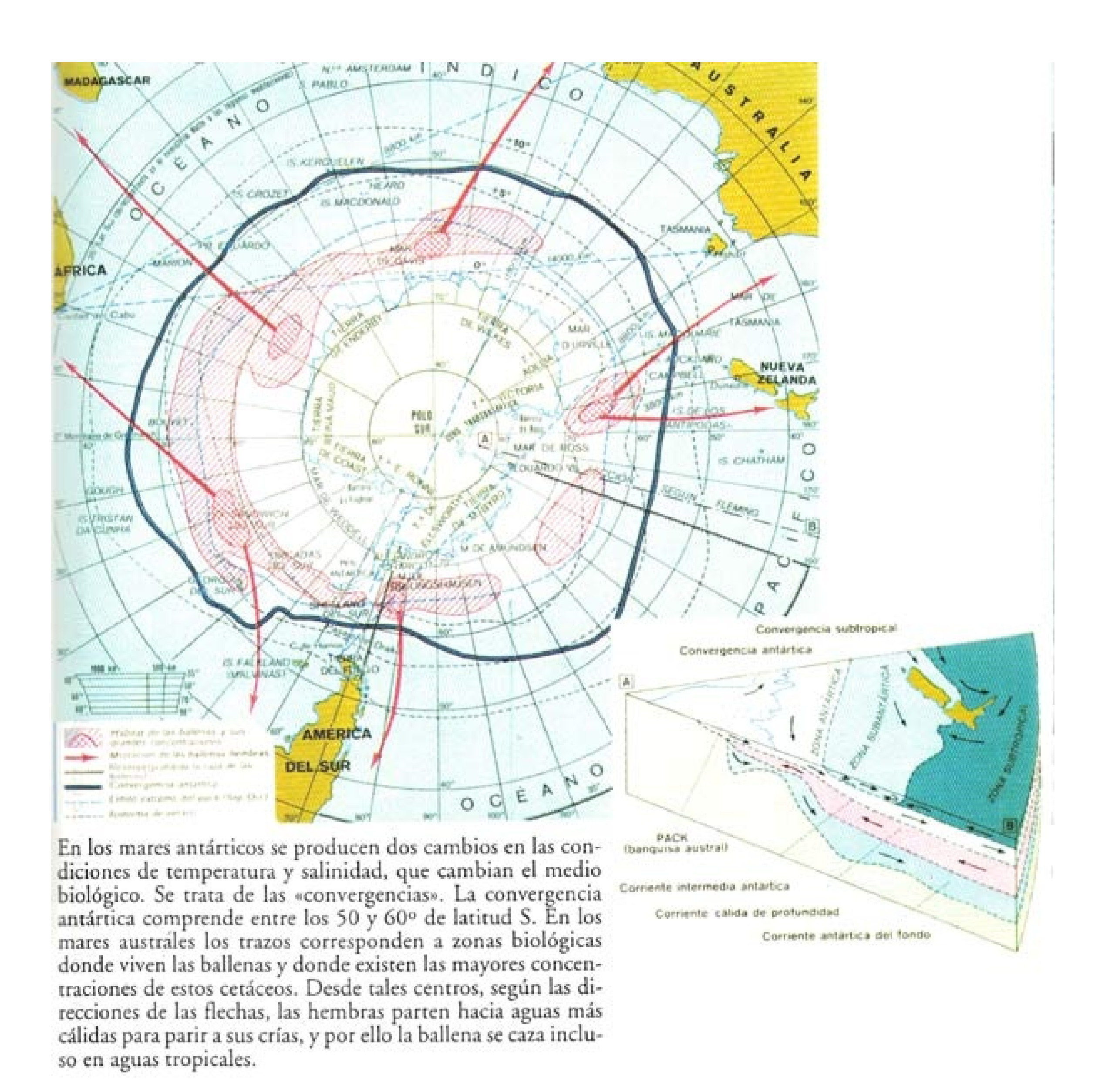
Dos submarinos atómicos estadounidenses, el «Skate» y el «Seadragon», se encuentran el 22 de agosto de 1962 en el Polo Norte, al que han llegado desde direcciones opuestas, navegando bajo los hielos del océano glaciar.



La Antártida desprovista de su casquete glacial. Alrededor de toda la costa se puede ver la barrera de hielo, de amplitud y grosor muy diversos, con una mayor consistencia en el mar de Ross, al sur, y en el mar de Weddell.



Una vista aérea del continente antártico. La Antártida está circundada por las aguas de tres océanos, a diferencia del Ártico, que es un mar interior rodeado por dos masas continentales. La superficie de la Antártida abarca más de trece millones de kilómetros cuadrados.



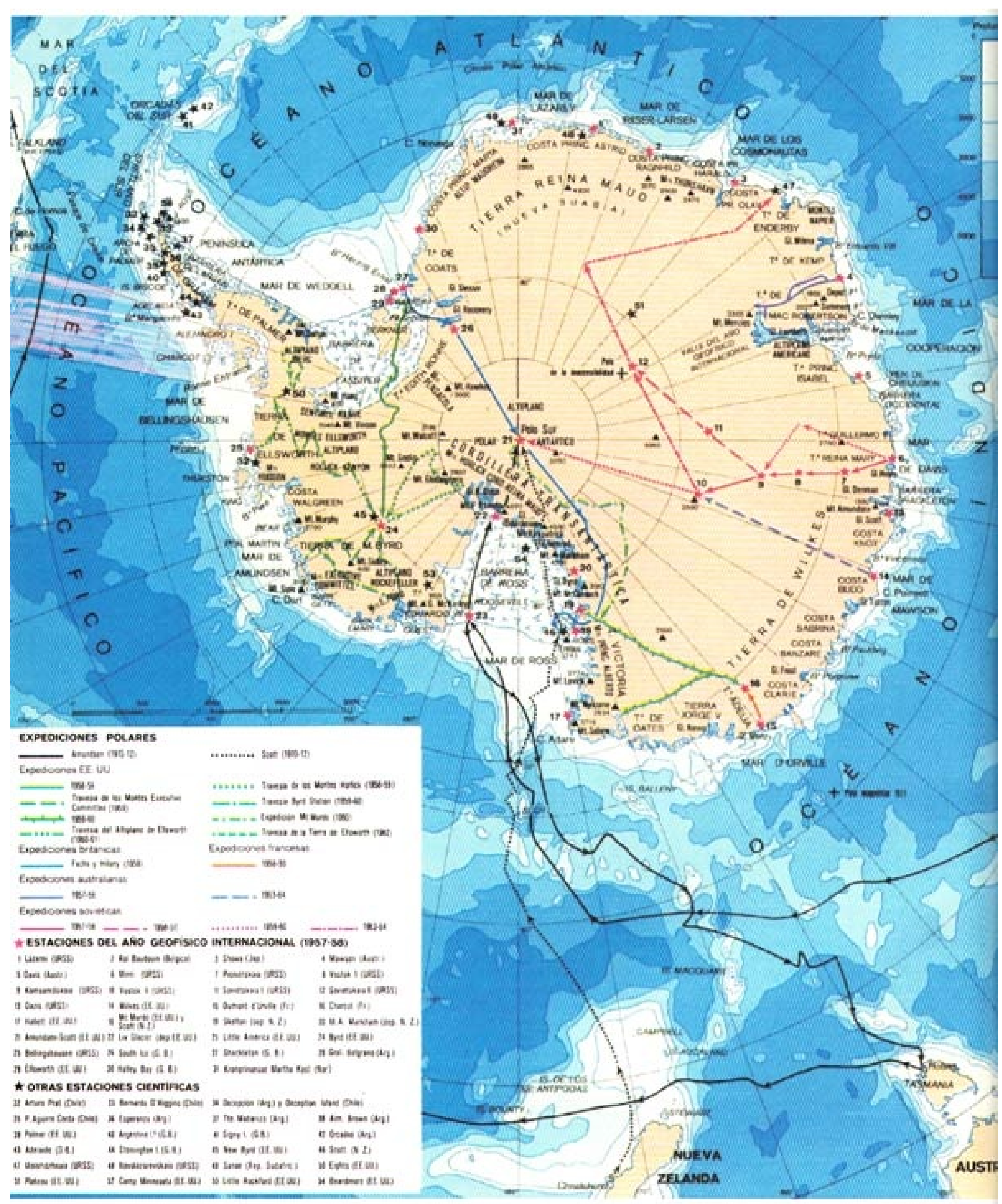
En los mares antárticos se producen dos cambios en las condiciones de temperatura y salinidad, que cambian el medio biológico. Se trata de las «convergencias». La convergencia antártica comprende entre los 50 y 60º de latitud S. En los mares australes los trazos corresponden a zonas biológicas donde viven las ballenas y donde existen las mayores concentraciones de estos cetáceos. Desde tales centros, según las direcciones de las flechas, las hembras parten hacia aguas más cálidas para parir a sus crías, y por ello la ballena se caza incluso en aguas tropicales.



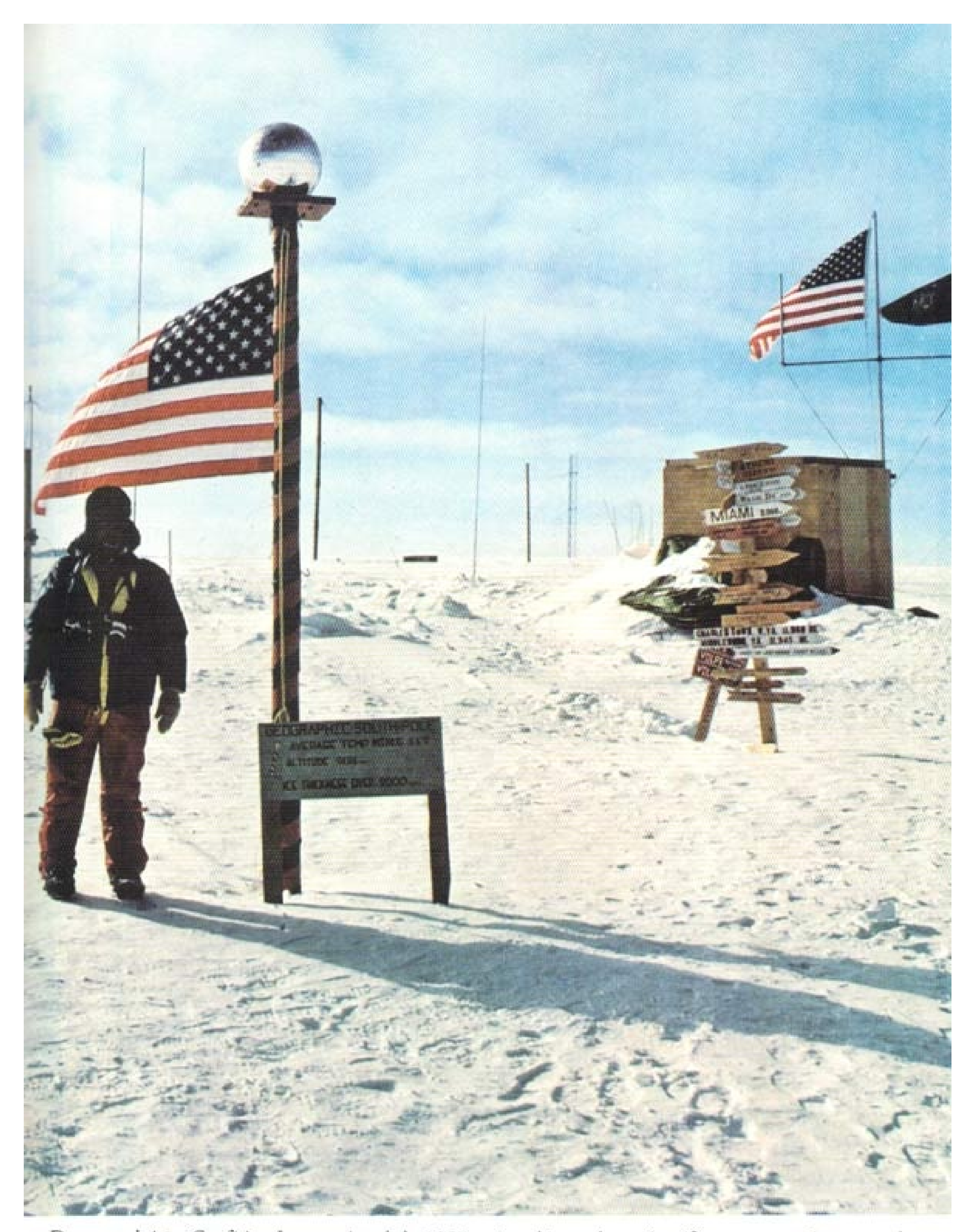
Al finalizar el invierno en los mares antárticos, la banquisa se reduce, fragmentándose en losas de distintos tamaños. El espesor de dichos trozos varía entre uno y tres metros, aunque en ocasiones puede llegar a los 10 metros. Cuando en los mares someros el hielo toca el fondo, se forma la barrera.



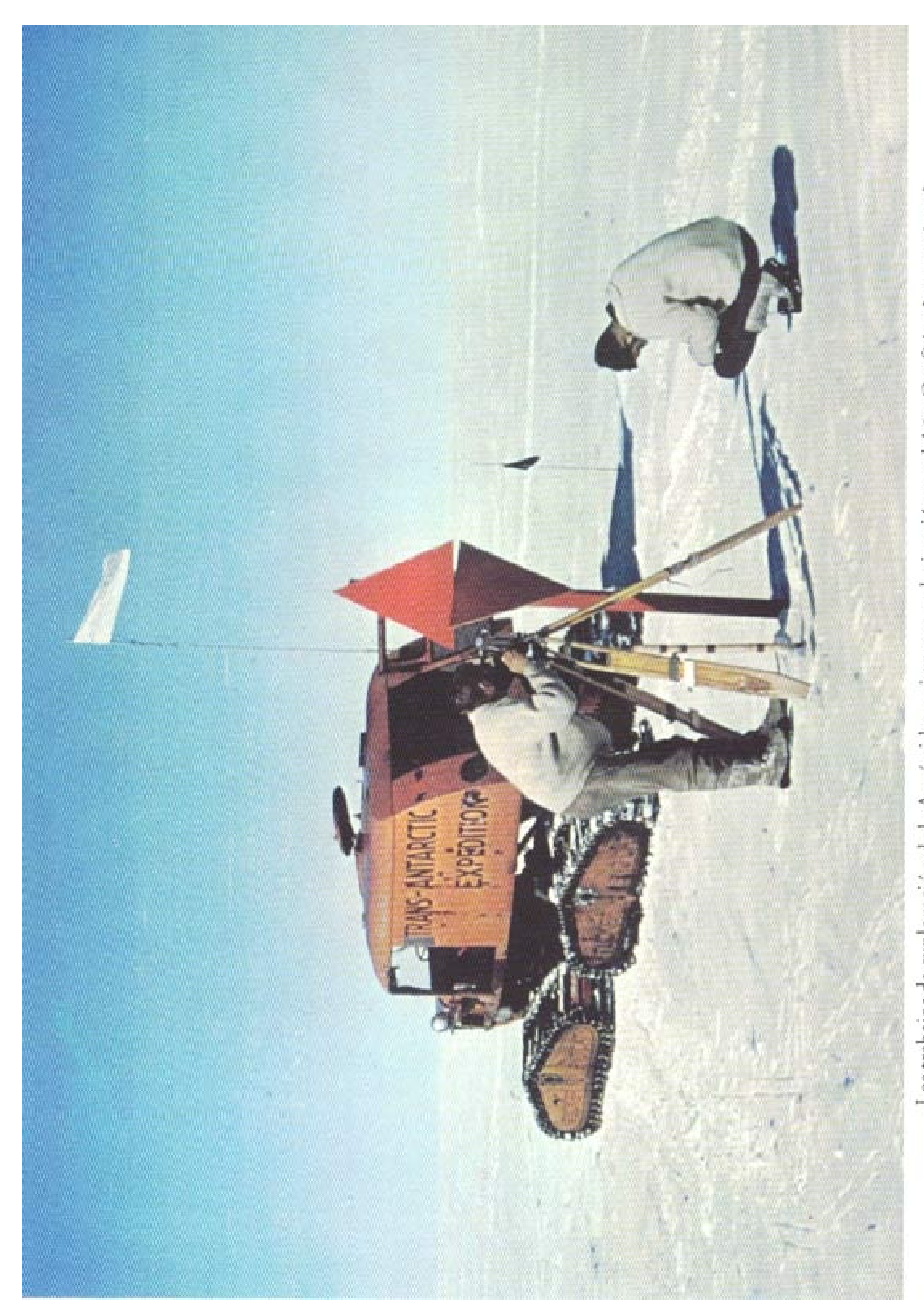
La cumbre del volcán Erebus que, como su vecino Terror, se alza en la isla de Ross. El Erebus mide 3.743 metros y es un volcán activo, mientras que el Terror, con sus 3.093 metros, está extinguido. A estos volcanes se les dio los nombres de los dos barcos del explorador Ross, que los descubrió en el año 1841.



En el recuadro se reseñan las distintas expediciones polares, viéndose por los trazos del mapa los itinerarios seguidos por las mismas. También está marcada la situación de las estaciones durante el Año Geofísico Internacional de 1957. Aunque desde entonces se han multiplicado las estaciones en las que se llevan a cabo trabajos científicos, el asentamiento sigue limitado a una pequeña zona en la inmensidad helada, y miles de kilómetros separan las distintas bases entre sí.



Durante el Año Geofísico Internacional de 1957 se instaló una base científica norteamericana en el Polo Sur, como lo indica el letrero. La internacionalización de la Antártida, simbolizada anteriormente en 1947 por Byrd al depositar banderas de las Naciones Unidas en una incursión aérea en 1947, se llevó a cabo en 1959 con la firma de un tratado que destina el continente helado a la exploración científica y establece allí el desarme general.



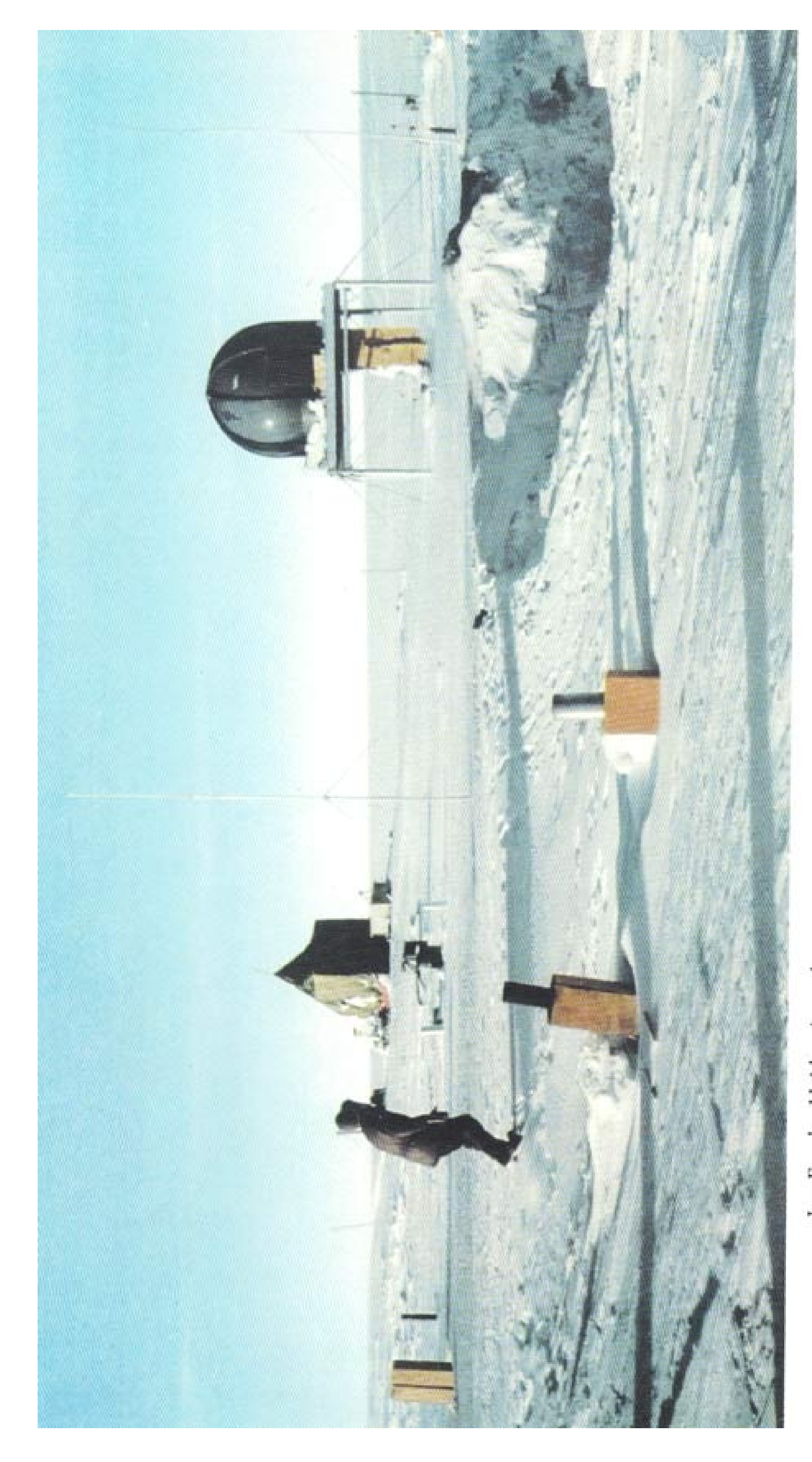
Los trabajos de exploración de la Antártida tuvieron su culminación en el Año Geofísico Internacional de 1957, con la instalación de muchas estaciones desde donde científicos de todo el mundo efectuaron estudios y observaciones del movimiento del hielo.



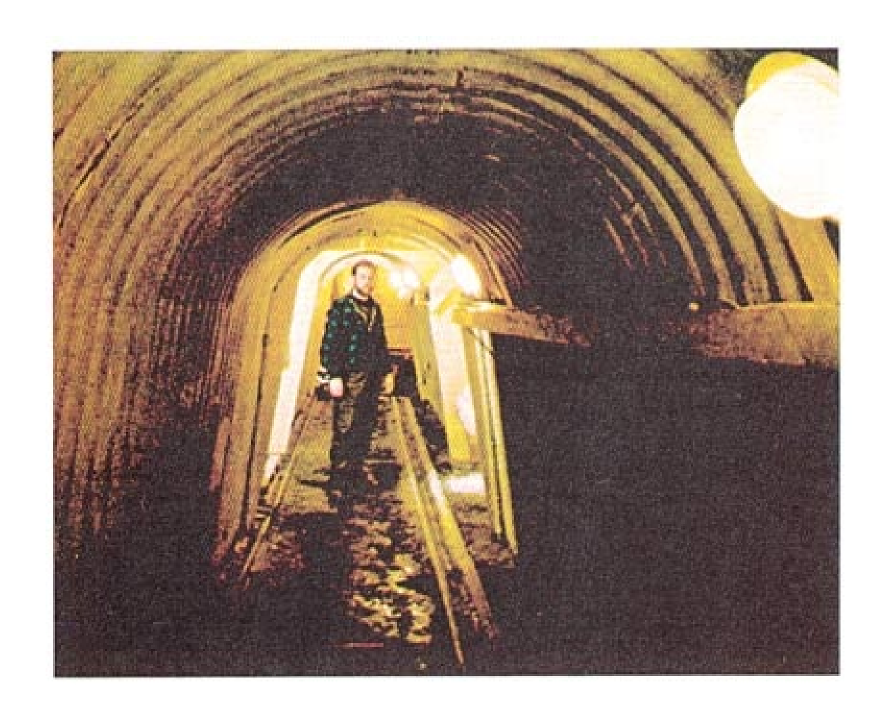
Nuevos medios mecánicos de transporte logrados gracias a los modernos avances de la técnica hacen más fácil la exploración polar, dirigida especialmente a la investigación científica.



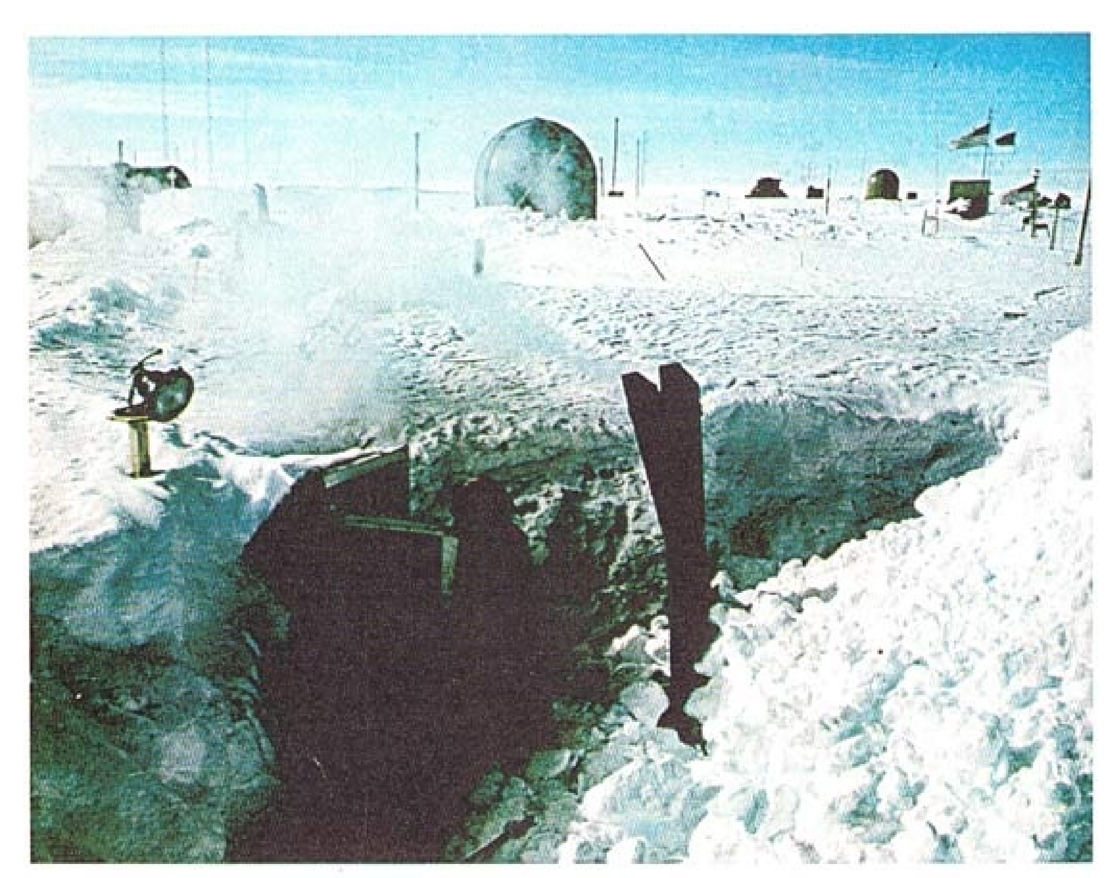
Una de las estaciones científicas norteamericanas establecidas en la Antártida.



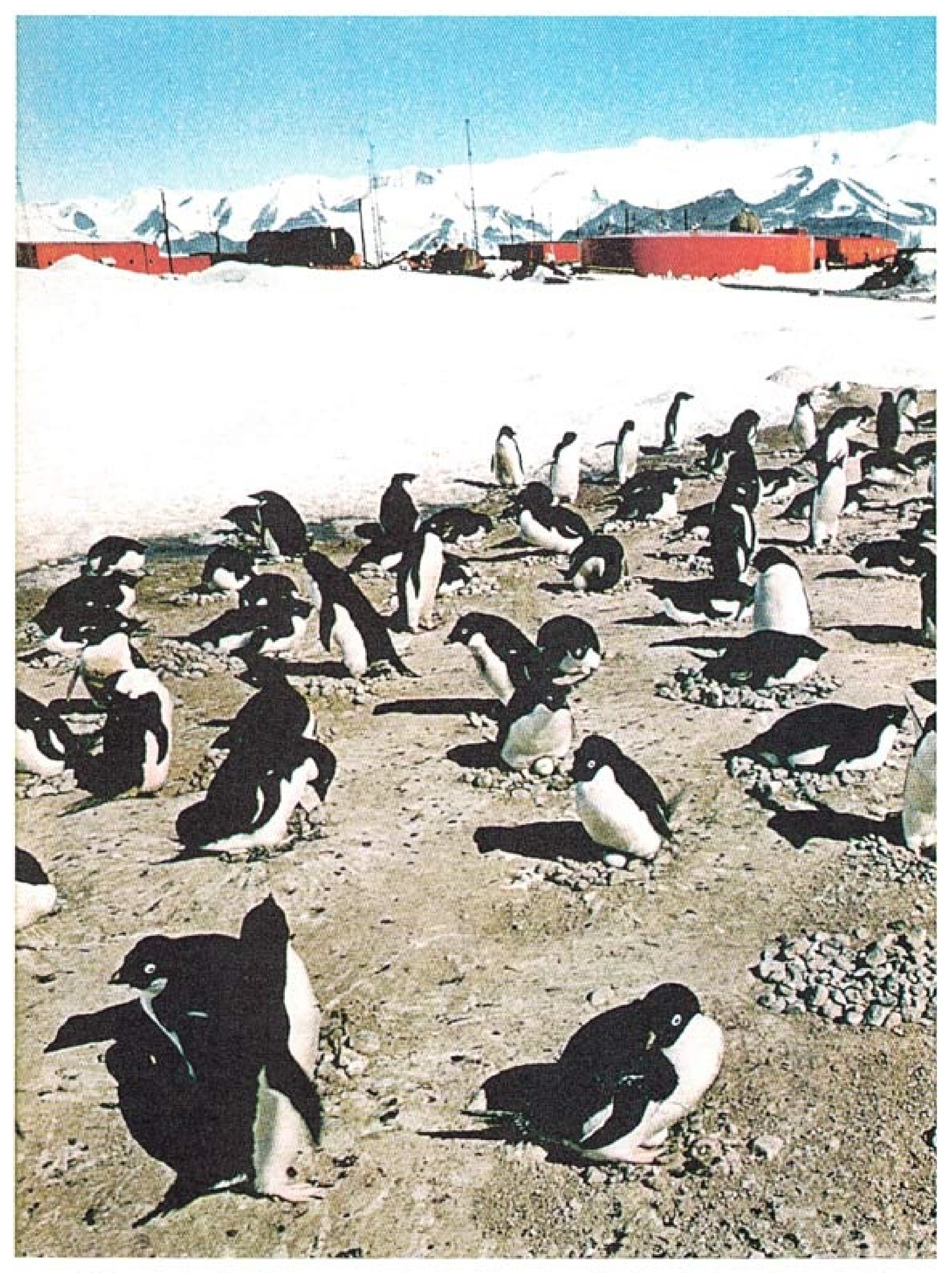
Los Estados Unidos tienen bases permanentes repartidas por la Antártida, como la que se muestra en la fotografía. Se dedican a investigaciones meteorológicas, biológicas, litológicas, oceanográficas y del campo magnético terrestre.



Pasadizo en la base Scott. Todas las bases antárticas se construyen previendo las intemperies y el aislamiento del personal científico que los habita.



Entrada a un depósito en la base americana de McMurdo. La construcción de las bases antárticas debe asegurar un buen aislamiento térmico.



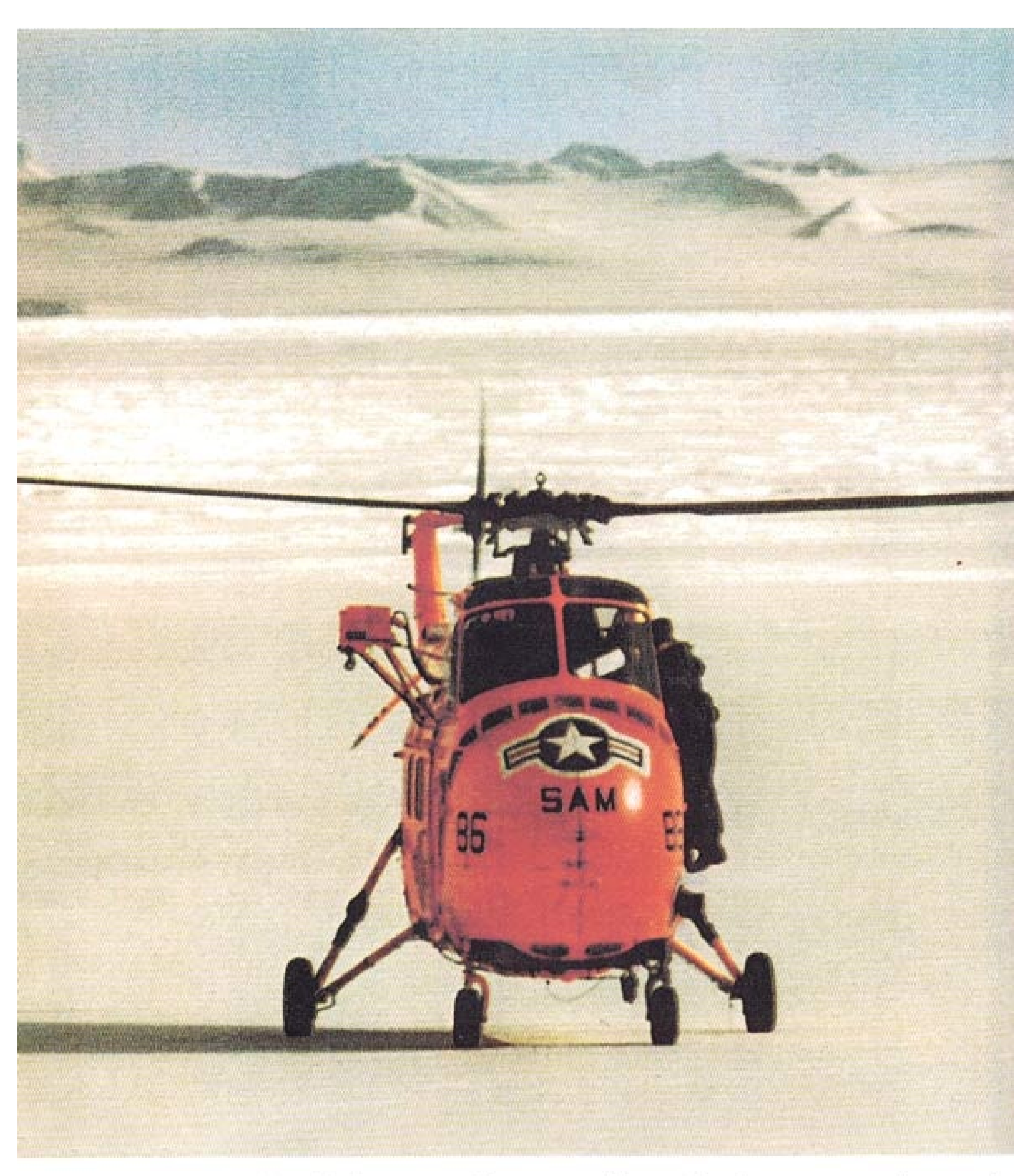
Pájaros bobos de Adelia tomando el sol en la base Scott. El pájaro bobo es el animal más típico de la Antártida, y aunque parezca un ave no vuela porque sus alas, más bien aletas natatorias, son muy rudimentarias. Es la única ave que anda, aunque con mucha torpeza. Se alimenta de pescados y vive en colonias.



El avión permite el rápido abastecimiento de las estaciones científicas establecidas en las heladas regiones polares.



El sol de medianoche visto desde el aeropuerto de McMurdo. Actualmente el avión es indispensable para las expediciones. El primer vuelo al Polo Sur lo realizó Byrd en 1929, y en 1935 Ellsworth atravesó la Antártida por el aire.



Helicóptero posado sobre el hielo antártico. Éste es uno de los medios de transporte modernos más empleados actualmente en las exploraciones polares.



LAURENCE PATRICK KIRWAN (1907-1999), arqueólogo y geógrafo, nació el 13 de mayo de 1907 en Cork (Irlanda). Larry Kirwan (como era invariablemente conocido) fue educado en el Wimbledon College y luego en el Merton College de Oxford. Su temprano interés en la arqueología se inspiró en gran medida por el contacto temprano con *Sir* Flinders Petrie, el profesor de Egiptología en la Universidad de Londres. Después de una temporada de trabajo en Egipto para el Museo Británico, fue nombrado en 1929 ayudante de dirección de la prospección arqueológica de Nubia patrocinado por el departamento egipcio de antigüedades. Fue durante este período cuando conoció y se casó en 1932, con Joan Elizabeth Chetwynd, con la que tuvo una hija. En 1934 fue nombrado director de expediciones de la Universidad de Oxford en el Sudán.

Un año antes del estallido de la Segunda Guerra Mundial Kirwan se unió al ejército territorial en la reserva de oficiales. Hacia el final de la guerra, la Royal Geographical Society (RGS) lo acepto como miembro y allí permaneció ocupando los cargos de Secretario y Director durante treinta años. Durante su permanencia en la RGS Kirwan fue fuerza impulsora y estuvo detrás de un gran número de expediciones notables. Estos incluyen la expedición noruega-británico-sueca de Queen Maud Land dirigido por John Giaver 1949-1952, el estudio ecológico del sur de Turkana 1960-1962, y la expedición conjunta con la Royal Society de Mato Grosso dirigido por Iain Obispo a partir de 1967 a 1969. Sin embargo, con mucho, la más célebre de las expediciones RGS con el que se asoció fue la expedición de John Hunt en el Everest en 1953, y la primera expedición Trans-Antártida dirigida por Vivian Fuchs desde 1955 hasta

1957. Estos acontecimientos situaron a la RGS como prominencia nacional, algo que no había ocurrido desde los días de Livingstone y Stanley en la mitad del siglo XIX.

Su libro más significativo fue *Historia de las exploraciones polares*. Kirwan murió en Londres el 16 de abril de 1999.

NOTAS



[1] Frase que equivale a «una señorita en la edad comprendida entre los 10 y los 19 años». (*N. del T.*). <<

[2] Esto es, «Una señorita entre los 10 y 20 años de edad». (*N. del T.*). <<

[3] Especie de gaviotas. (*N. del T.*). <<